UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Alberto Santoni

STORIA E POLITICA NAVALE DELL'ULTIMO CINQUANTENNIO

ROMA 1995

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Alberto Santoni

STORIA E POLITICA NAVALE DELL'ULTIMO CINQUANTENNIO

(dalla cortina di ferro alla guerra del Golfo)

ROMA 1995

1995 © copyright UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Stampato a GAETA
dallo "Stabilimento Grafico Militare"

INDICE GENERALE

CAPITOLO I

LA CORTINA DI FERRO E L'INIZIO DELLA GUERRA FREDDA

1. Gli originari rapporti fra i Tre Grandi e i trattati di pace Pag. 1

2. La ricostruzione dell'Europa occidentale, la formazione dei due blocchi e la la decolonizzazione " 10

3. Lo sviluppo dell'Italia democratica e la rinascita della sua Marina " 17

4. L'evoluzione generale del naviglio militare e delle armi imbarcate " 29

5. Le scelte operative e dottrinarie tra cielo e mare e l'affermazione del deterrente strategico imbarcato " 46

6. La guerra di Corea " 63

CAPITOLO II

IL PERIODO DI MASSIMA CRISI TRA I DUE BLOCCHI

1. La contrastata nascita dello Stato di Israele e la guerra di Suez Pag. 71

2. L'amministrazione Kennedy e la crisi di Cuba " 80

3. La lunga e sanguinosa guerra del Vietnam " 84

4. I più recenti conflitti arabo-israeliani Pag. 98

5. La sfida navale sovietica e lo sviluppo della Marina cinese " 107

6. La politica navale della NATO e dell'Italia al culmine della crisi tra i due blocchi " 118

Capitolo III

DALL'EQUILIBRIO DEL TERRORE ALLA DISTENSIONE

1. Considerazioni sul potere marittimo nell'era tecnologica e sugli attuali traffici mediterranei Pag. 127

2. La guerra delle Falkland-Malvine. Prima fase: l'invasione argentina " 131

3. La guerra delle Falkland-Malvine. Seconda fase: la riconquista inglese " 142

4. Il "Libro Bianco" della Marina Militare, avvenimenti mediterranei ed interventi italiani fuori area " 153

5. L'operazione "Golfo Uno" " 174

6. La guerra del Golfo " 182

7. La Marina italiana nella guerra del Golfo " 194

8. Il crollo del comunismo, le nuove strategie e i futuri compiti della Marina italiana " 203

BIBLIOGRAFIA Pag. 215

INDICE UNITÀ NAVALI Pag. 221

INDICE NOMI PERSONAGGI Pag. 225

PRESENTAZIONE

Questo libro, destinato all'insegnamento della Storia Navale in Accademia Navale, assolve parzialmente l'impegno che l'Ufficio Storico ha assunto con la pubblicazione del volume precedente, e cioè quello di fornire ai giovani allievi uno strumento agile, interessante, ben documentato e ben illustrato.

Il periodo temporale esaminato nel libro è uno dei più tormentati del secolo e ha portato profondi mutamenti nel panorama politico e militare del mondo. Basti pensare alla guerra fredda, al periodo di Kennedy, alle guerre Medio-Orientali, alla caduta del muro di Berlino e del comunismo in Europa, sino alla guerra del Golfo, conflitto che ha visto coinvolta anche l'Italia.

Ritengo che il testo del professor Alberto Santoni, i disegni e le schede di Valerio Manlio Gay, e le numerose fotografie abbiano raggiunto lo scopo di illustrare in modo esauriente e rigoroso quanto è accaduto nel mondo nel periodo preso in esame.

Rimane valida la promessa di una prossima pubblicazione di un testo di storia che illustri il periodo temporale che va da Lepanto alla battaglia di Lissa, in modo da completare il ciclo di attività dell'uomo sul mare, dalle grandi scoperte geografiche ai giorni nostri. Agli allievi dell'Accademia, ai quali questo libro è destinato, e a tutti coloro che vorranno sfogliarlo, buona e proficua lettura.

Roma, 20 settembre 1995

IL CAPO UFFICIO
Amm. Div. Mario BURACCHIA

CAPITOLO I

LA CORTINA DI FERRO E L'INIZIO DELLA GUERRA FREDDA

1. Gli originari rapporti fra i Tre Grandi e i trattati di pace

Nel corso della seconda guerra mondiale i leader delle principali Potenze alleate impegnate contro la Germania nazista – cioè, in ordine di tempo, Churchill, Stalin e Roosevelt, con minori apparizioni del fuoriuscito De Gaulle e del cinese Chang Kai Schek – si riunirono più volte per discutere i problemi strategici e quelli politici riguardanti soprattutto la futura sistemazione europea. Purtroppo, in questo tipo di incontri ad alto livello, l'ambizione dei vincitori di spartire il mondo in zone d'influenza prevalse alla fine sul democratico riconoscimento dei sacrosanti diritti di autodeterminazione dei popoli che invece erano stati riconosciuti nella famosa "Carta Atlantica", firmata proprio da Churchill e dall'ancora neutrale Roosevelt nell'agosto 1941. [1]

Infatti, più gli Alleati si avvicinavano alla vittoria e più evidenziavano i propri egoismi e, con essi, un crescente antagonismo, che emerse in particolare tra Churchill e Stalin, anche a causa dell'equivoco e disarmante comportamento del presidente degli Stati Uniti Roosevelt, dimostratosi soprattutto negli ultimi mesi di vita (egli morì il 12 aprile 1945) più filosovietico che filoinglese. [2]

Uno scottante problema apparve subito quello relativo alla sorte degli Stati baltici (Estonia, Lettonia e Lituania) che Stalin aveva ottenuto nel periodo della sua neutralità (1939–1941), grazie proprio ai contemporanei

---

1. U.S. Department of State, *Peace and war: U.S. foreign policy 1931-1941*, Washington, 1943, p. 129.

2. I fatti successivi non solo dimostrarono chi avesse ragione tra Churchill e Roosevelt nei confronti di Stalin, ma chiarirono anche che l'atteggiamento di Washington era allora dettato dal desiderio di minare alla base l'impero britannico e di sostituirsi ad esso in quello che è stato chiamato il neocolonialismo economico americano. L'ironia della sorte ha voluto invece che nelle ex colonie inglesi (così come in quelle ex francesi) si insediassero per lo più governi marxisti, segnando il completo fallimento del progetto di Roosevelt.

accordi con Hitler. Un altro motivo di contrasto era infine determinato dal riconoscimento del legittimo Governo polacco in esilio, da scegliere tra quello democratico rifugiatosi a Londra e quello filocomunista di Lublino, quest'ultimo disposto a cedere a Mosca gran parte dei territori orientali del Paese. Stesso dilemma sorse a proposito del futuro Governo iugoslavo, che Stalin immedesimava unicamente nel partigiano Tito, in contrapposizione ai fuoriusciti residenti a Londra.

Sia gli americani che gli inglesi, questi ultimi con maggiori resistenze e solo dopo che si videro isolati diplomaticamente, cominciarono ad adattarsi alle pretese sovietiche fin dalla conferenza interalleata di Teheran del 28 novembre - 1° dicembre 1943. La loro acquiescenza era anche determinata dal desiderio di farsi perdonare da Stalin per il ritardo nell'apertura del secondo fronte in Europa occidentale, realizzata in effetti solo nel giugno 1944 con il famoso sbarco in Normandia. [3]

Ancora più decisiva per le future sorti dell'Europa fu la conferenza interalleata di Yalta del febbraio 1945, durante la quale fu deciso di smembrare la Germania a fine guerra in quattro zone di occupazione (sovietica, americana, inglese e francese) e di imporle il pagamento di 20 000 miliardi di dollari di riparazioni belliche, il cui 50% sarebbe stato incassato dall'Unione Sovietica. A Yalta Stalin ebbe anche la meglio nei riguardi della futura Polonia: infatti, nonostante le opposizioni di Churchill, il comitato di Lublino fu riconosciuto come Governo legittimo di quel Paese che inoltre, in cambio di allargamenti territoriali ad ovest a spese della Germania, doveva cedere all'URSS i territori orientali che i russi avevano occupato, d'accordo con Hitler, nel settembre 1939.

Stalin infine, non contrastato a dovere da Roosevelt, ottenne sempre a Yalta che i tre citati Paesi baltici fossero incorporati nell'Unione Sovietica, che nella futura Iugoslavia il potere rimanesse nelle mani del comunista Tito, che la Bulgaria e la Romania entrassero nella sfera di influenza sovietica e che nella prevista organizzazione delle "Nazioni Unite" (ONU) le cinque Potenze vincitrici della guerra (USA, URSS, Gran Bretagna, Cina e Francia) avessero un seggio permanente nel costituendo Consiglio di Sicurezza, con diritto a veto. [4]

---

3. Bendiscioli B., "L'età contemporanea", in *Storia politica universale* a cura di Curato F., Novara, De Agostini, 1969, p. 337.

4. L'idea dell'ONU prese corpo nella Conferenza di Dumbarton Oaks dell'ottobre 1944 e lo Statuto di tale organismo internazionale fu redatto e sottoscritto dagli iniziali 50 Paesi membri nella Conferenza di San Francisco tra l'aprile e il giugno 1945. Infine tale Statuto entrò in vigore il 24 ottobre dello stesso anno.

La terza conferenza interalleata che merita di essere ricordata fu quella di Potsdam, presso Berlino, tenutasi tra il 16 luglio ed il 2 agosto 1945, cioè quando la Germania nazista era stata già battuta. Ad essa parteciparono Stalin, il nuovo presidente americano Truman ed il solito Churchill, sostituito poi dal leader laburista Attlee, trionfatore a sorpresa nelle contemporanee elezioni in Gran Bretagna perché ritenuto l'uomo giusto a "vincere la pace", così come il leggendario Churchill era stato il vincitore della guerra.

In quella sede fu concordato innanzi tutto di costituire un comitato dei Ministri degli Esteri delle cinque Potenze vincitrici per la preparazione dei trattati di pace e furono identificate formalmente le quattro zone di occupazione militare della Germania e le altrettante aree in cui doveva essere divisa la capitale Berlino, di per sé stessa inclusa nel territorio tedesco controllato dai sovietici. La Germania avrebbe dovuto inoltre essere sottoposta ad una terapia denazificante con conseguente ristabilimento dei partiti democratici, alla demilitarizzazione (con spartizione dei resti della flotta tra i vincitori), alla decentralizzazione dei poteri amministrativi e dell'economia ed al potenziamento delle autonomie locali. Inoltre i criminali nazisti sarebbero stati giudicati da appositi tribunali alleati. [5]

A Potsdam fu altresì confermato lo spostamento ad occidente del territorio dello stato polacco ed il parallelo assorbimento dei suoi territori orientali da parte dell'URSS, che annetteva anche la Prussia orientale e manteneva i tre Stati baltici, mentre fu decisa la reintegrazione della Cecoslovacchia e l'esclusione dell'Austria dal pagamento delle riparazioni di guerra, ma non dall'occupazione militare quadripartita, cui era parimenti sottoposta la capitale Vienna. Il risultato di questi sconvolgimenti territoriali fu l'afflusso di ben 12 milioni di profughi nella Germania occidentale controllata dagli anglo-franco-americani. Infine il futuro degli Stati ex alleati della Germania, che poi nel 1943-1944 si erano schierati dalla parte opposta – come l'Italia (rientrante nella sfera di influenza occidentale), la Finlandia, l'Ungheria, la Bulgaria e la Romania (rientranti nella sfera di influenza sovietica) – sarebbe stato deciso da separati trattati di pace. Questi ultimi in effetti furono discussi dall'accennato comitato dei Ministri degli Esteri delle Potenze vincitrici a partire dal settembre 1945 e furono firmati tutti nello stesso giorno: il 10 febbraio 1947.

---

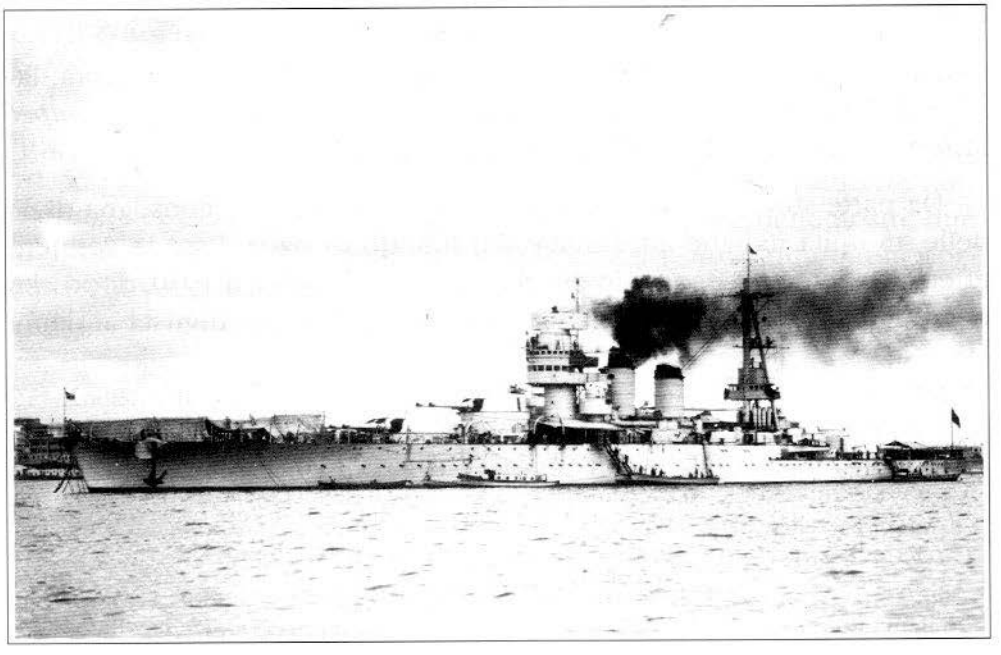
5. Tra il 14 novembre 1945 ed il 1° ottobre 1946 un tribunale anglo-franco-russo-americano giudicò i principali criminali nazisti nel cosiddetto "Processo di Norimberga", che ha sollevato poi tanti interrogativi giuridici e morali.

Teheran – 28 novembre-1 dicembre 1943. Stalin, Roosevelt e Churchill durante la conferenza degli Alleati

Yalta – Churchill, Roosevelt e Stalin durante la conferenza nel febbraio 1945. In tale occasione furono gettate le basi per il futuro assetto territoriale dell'Europa e in particolare la suddivisione della Germania in quattro zone di occupazione

Sopra: *La Germania divisa dopo la seconda guerra mondiale. Segnato in grigio il confine della Germania nel 1938*

Sotto: *La corazzata* Giulio Cesare *che fu assegnata all'Unione Sovietica dal trattato di pace*



In particolare l'Italia, eretta a Repubblica dopo l'esito del referendum del 2 giugno 1946, fu costretta a rinunciare alle sue colonie ed a cedere alla Francia alcuni distretti montani occidentali, alla Grecia il Dodecanneso, all'Albania l'isola di Saseno ed alla Iugoslavia la Dalmazia e l'Istria. Il Governo di Roma dovette altresì accettare che la città di Trieste fosse dichiarata "territorio libero", anche se in realtà essa rimase per il momento occupata in parte dagli angloamericani (zona A) ed in parte dagli iugoslavi (zona B).

Una notevole riduzione venne inoltre imposta alle nostre Forze Armate ed un grave sacrificio fu richiesto soprattutto alla Marina. Il trattato di pace infatti stabilì che dovessero essere consegnate ai Paesi vincitori (Stati Uniti, Gran Bretagna, URSS, Francia, Grecia, Iugoslavia e Albania) ben 162 nostre navi per 198 604 tonnellate e cioè tre corazzate, cinque incrociatori, sette cacciatorpediniere, sei torpediniere, un avviso, otto sommergibili, 62 navi da guerra minori e 70 unità ausiliarie. Altri 28 sommergibili per 17 609 tonnellate dovevano invece essere affondati in acque profonde. [6]

Gli Stati Uniti e la Gran Bretagna, cui sarebbero spettate tra l'altro le due moderne corazzate *Italia* (ex *Littorio*) e *Vittorio Veneto*, rinunciarono completamente alla loro porzione di bottino, che comunque dovette essere quasi tutta demolita, ad eccezione di una piccola parte che venne trattenuta dalla Marina italiana, con il tacito consenso di Londra e di Washington ed adibita a compiti ausiliari. [7]

La Francia invece rinunciò solo parzialmente alla propria quota, lasciando tacitamente alla Marina italiana l'incrociatore leggero *Pompeo Magno*, i sommergibili *Giada* e *Vortice* e 21 unità minori e ausiliarie.

Da parte sua l'Unione Sovietica richiese l'immediata consegna di 33 delle 45 unità italiane attribuitele dal trattato di pace. Esse le vennero effettivamente consegnate in più scaglioni tra il 1949 e il 1950, dopo che erano falliti due tentativi di sabotaggio a Taranto e ad Augusta ai danni

---

6. G. Bernardi, *La Marina, gli armistizi e il trattato di pace*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1979, p. 337 e 340–342. In particolare 45 nostre unità per 51 464 t sarebbero andate all'Unione Sovietica, 43 per 48 621 t alla Francia, 28 per 41 871 t alla Gran Bretagna, 26 per 43 402 t agli Stati Uniti, 17 per 4927 t alla Iugoslavia, 2 per 7654 t alla Grecia ed 1 per 665 t all'Albania. Cfr. *Ibidem*, p. 374.

7. *Ibidem*, p. 380 e 383-384. Tra queste unità lasciate dagli anglo-americani alla Marina italiana figuravano otto Mas, sei motosiluranti e otto motozattere.

di due delle più prestigiose navi destinate al trasferimento, cioè della nave scuola *Cristoforo Colombo* e della corazzata *Giulio Cesare*. Mosca rinunciò invece nel gennaio 1951 alle rimanenti 12 unità, che rimasero quindi alla Marina italiana, in cambio dell'annullamento di un modesto debito di lire 14 070 477 pendente allora tra i due Governi per altri motivi. [8]

Anche la Grecia ottenne regolarmente le due unità assegnatele, tra cui l'incrociatore *Eugenio di Savoia*, ribattezzato *Elli*, in ricordo dell'omonimo piccolo incrociatore affondato dal nostro sommergibile *Delfino* del comandante Aicardi il 15 agosto 1940, cioè quando i due Paesi non erano ancora in guerra.

Infine la Iugoslavia rinunciò soltanto ad una motozattera in pessime condizioni e l'Albania non ricevette mai la cannoniera *Illiria*, che le era stata attribuita nell'errato presupposto che essa fosse stata a suo tempo sottratta al Governo di Tirana. Fu invece dimostrato che tale ex panfilo era stato regolarmente acquistato dalla nostra Marina nel 1938, cioè prima dell'invasione dell'Albania e della sua unione con il Regno d'Italia nell'aprile 1939 e che quindi nessun danno era stato causato al Paese in questione.

Tutte le navi rientrate in possesso dell'Italia in seguito alle suddette rinunce degli ex nemici aumentarono la consistenza della nostra flotta autorizzata dal trattato di pace, che invece lasciava originariamente alla Marina italiana solo 89 unità da guerra per 113 034 tonnellate e cioè 2 vecchie corazzate (la *Caio Duilio* e l'*Andrea Doria*), 4 incrociatori leggeri (il *Giuseppe Garibaldi*, il *Duca degli Abruzzi*, il *Montecuccoli* ed il *Cadorna*), 4 cacciatorpediniere (il *Carabiniere*, il *Granatiere*, il *Grecale* ed il *Da Recco*), 16 torpediniere, 20 corvette, 8 vedette antisommergibili e 35 dragamine, oltre a 74 navi ausiliarie per 42 238 t.s.l.. Tuttavia l'art. 59 stabiliva che nessun rimpiazzo di unità avrebbe potuto aver luogo prima del 1950 e che comunque, dopo la radiazione delle nostre due corazzate (non rimpiazzabili), la flotta avrebbe potuto ridursi ulteriormente al livello massimo di 67 500 tonnellate. [9]

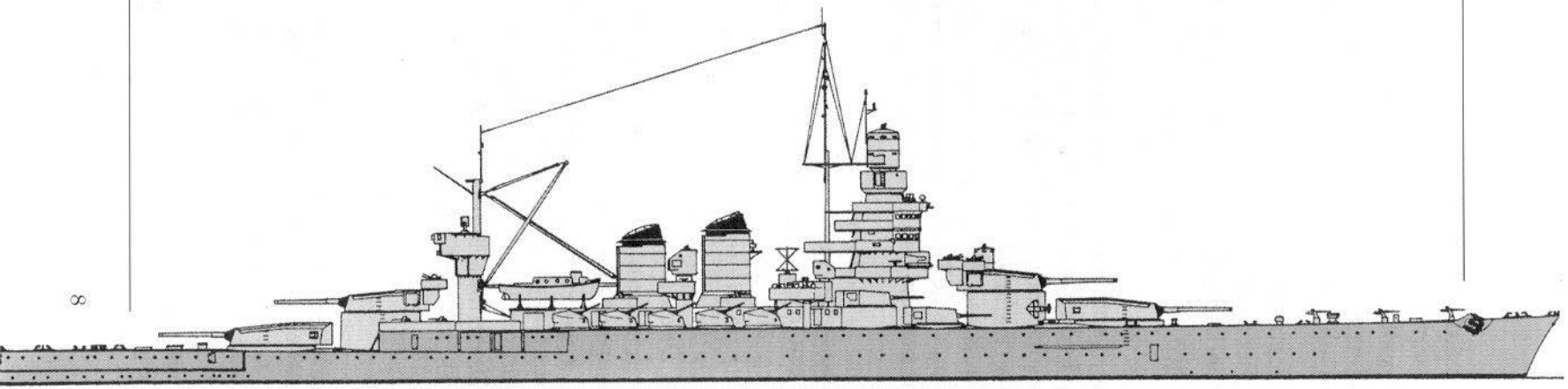
---

8. Si fa notare che solo dopo aver ricevuto la corazzata *Giulio Cesare* nel febbraio 1949, i sovietici si decisero a restituire alla Gran Bretagna la corazzata *Royal Sovereign*, che gli inglesi avevano prestato a Stalin fin dall'agosto 1944. Cfr. Pubblic. Record Office di Kew Gardens a Londra (P.R.O.), fondo *FO 371*, b. 79490, *Hand over of second batch of Italian warships to Russia to coincide with return to Britain from Russia of loaned British warships, 1949.*

9. *Traité de Paix avec l'Italie* testo ufficiale in lingua francese, Parigi, 1947, articoli 56-60 ed allegati XII e XIII.

DUILIO

Nave da battaglia della Marina italiana



0 4 8
m
Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento normale: 28 700 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 186,9 m
larghezza 28 m
immersione (a p.c.) 10,4 m

Apparato motore:
2 gruppi turboriduttori Belluzzo
8 caldaie tipo Yarrow
2 eliche
potenza 75 000 hp

Velocità: 26 nodi

Armamento:
X-320/43,8; XII-135/45; X-90/50
XV-37/54 a.a.; XVI-20/65 a.a.

Protezione:
verticale max. 250 mm; orizzontale max. 80+30 mm; torri g.c. 280 mm; barbette 290 mm; torri m.c. 120 mm; torrione max. 260 mm

Varo: 24 aprile 1913

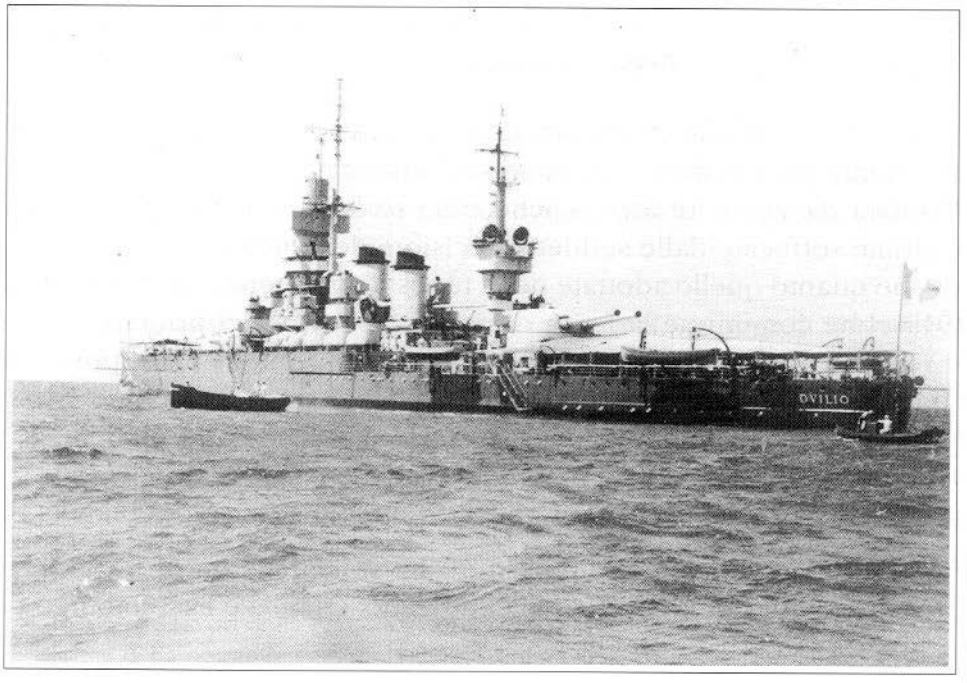
Inizio lavori di ricostruzione: 1° aprile 1937

Rientro in servizio: 15 luglio 1940

Radiazione: 15 settembre 1956

LE NAVI DA BATTAGLIA CLASSE "DUILIO"

Le due navi da battaglia della classe "Duilio", la Duilio *e l'*Andrea Doria, *erano state impostate rispettivamente il 24 febbraio e il 24 marzo del 1912 ed erano entrate in servizio il 10 maggio 1915 e il 13 marzo 1916. Il loro progetto era stato preparato dal Tenente Generale del Genio Navale Giuseppe Valsecchi, che si era limitato ad apportare alcune modifiche di massima ai disegni preparati dal Tenente Generale del Genio Navale Edoardo Masdea per le corazzate classe "Conte di Cavour". Tra il 1937 e il 1940 le "Duilio" furono sottoposte a radicali lavori di rimodernamento che ne comportarono la quasi completa ricostruzione, così come era stato fatto, su altre linee, per le due "Conte di Cavour". In questo modo, con una spesa ridotta rispetto a quella necessaria per affrontare la costruzione di nuove unità, si tentò di conservare un numero di navi da battaglia sufficiente a sostenere l'urto con le unità avversarie. Tuttavia le corazzate italiane rimodernate non si rivelarono particolarmente ben riuscite sul piano del potenziale bellico e durante il secondo conflitto mondiale furono destinate quasi esclusivamente a compiti secondari, come la scorta a distanza dei convogli. Al termine della guerra la* Duilio, *che aveva compiuto 51 missioni, di cui le ultime 10 durante il periodo di cobelligeranza con gli alleati, non aveva praticamente più alcun valore bellico per l'anzianità delle strutture, per l'usura subita negli anni di guerra e ancora di più per gli enormi mutamenti alla tattica di combattimento sul mare imposti dall'esperienza dell'ultimo conflitto. Tuttavia tra il 1946 e il 1956, anno della radiazione, la* Duilio *e l'*Andrea Doria, *uniche corazzate lasciate all'Italia dal Trattato di Pace, poterono essere efficacemente usate per l'addestramento delle nuove leve della Marina italiana, grazie alla varietà ed alla complessità delle loro apparecchiature.*



La nave da battaglia Duilio *nel 1948 con la pitturazione a due colori: grigio chiaro grigio scuro comune alle Marine occidentali dell'immediato dopoguerra*

Non fu invece raggiunto tra gli Alleati occidentali e l'Unione Sovietica alcun accordo sul trattato di pace relativo alla Germania ed all'Austria, che quindi continuarono a rimanere suddivise in zone d'occupazione e ad avere le rispettive capitali sottoposte allo stesso regime di spartizione quadripartito. E fu proprio a Berlino, città inserita nella Germania orientale controllata dai russi ma comprendente tre zone di occupazione occidentali, che ebbe luogo la prima pericolosissima manifestazione dell'ormai instaurata "guerra fredda" tra i due blocchi politici contrapposti. Infatti le strade di accesso alla capitale tedesca furono bloccate dai sovietici per undici mesi tra il 24 giugno 1948 ed il 12 maggio 1949 e cioè costrinse gli Alleati occidentali ad attivare un ponte aereo per rifornire le zone cittadine di propria competenza. [10]

Alla fine tale crisi fu superata e nello stesso 1949 la Germania fu suddivisa in due Stati di fatto e di diritto: la Repubblica Federale ad Ovest e la Repubblica Democratica ad Est, con quest'ultima che continuava a dover sopportare l'"enclave" occidentale nelle tre zone di Berlino. Da parte sua l'Austria ottenne un ragionevole trattato di pace nel 1955, che le impose un regime di neutralità.

2. La ricostruzione dell'Europa occidentale, la formazione dei due blocchi e la decolonizzazione

L'Europa centrale ed occidentale, pur devastata dalla più distruttiva delle tante guerre che l'avevano insanguinata nel corso dei secoli e pur dilaniata da vendette ideologiche e da rivendicazioni etniche – quest'ultime soffocate dalle suddette decisioni dei vincitori, spesso cervellotiche quanto quelle adottate nella funesta conferenza di Versailles del 1919 ebbe comunque la forza di risollevarsi. Artefici principali di tale rinascita furono lo stesso Winston Churchill, pur se all'opposizione i francesi Schuman e Monnet, gli italiani Sforza e De Gasperi, il tedesco Adenauer ed il belga Spaak che si avvalsero della laboriosità delle genti, delle immortali doti di cultura del vecchio continente e della più consistente e preziosa esperienza giuridico-amministrativa del pianeta.

Le prime realizzazioni di tale ritrovata solidarietà europea furono il "Benelux", cioè l'unione doganale tra Belgio, Olanda e Lussemburgo del

---

10. M.L. Salvadori, *Storia dell'età contemporanea: dalla restaurazione dell'eurocomunismo*, Torino, Loescher, 1977, p. 947.

marzo 1947, e l'Unione Europea Occidentale" (UEO), sancita dall'accordo di Bruxelles del marzo 1948 e per la quale i Paesi del "Benelux" la Gran Bretagna e la Francia stabilivano una politica di collaborazione non solo economica, ma anche militare. Quindi, nel mese successivo, nacque la rilevante "Organizzazione Europea di Cooperazione Economica" (OECE) tra i sedici Paesi beneficiati dal cosiddetto "Piano Marshall", con il quale gli Stati Uniti sostennero la ricostruzione economica europea, stanziando ben due miliardi di dollari. [11]

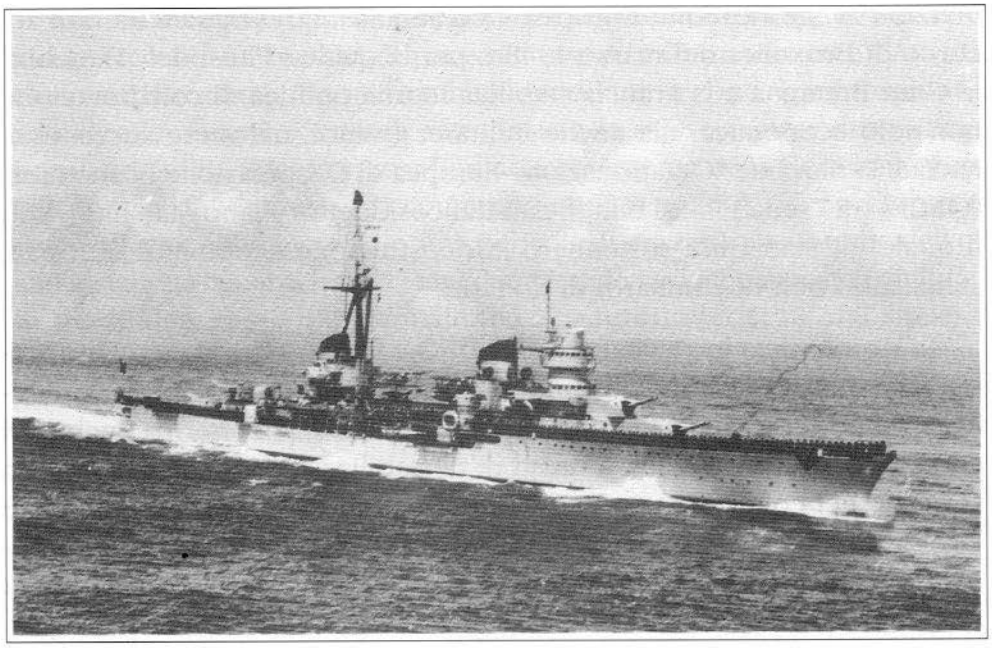
La riconosciuta inadeguatezza dell'UEO a fronteggiare la crescente prepotenza dell'Unione Sovietica nell'Europa centrale ed orientale – manifestatasi non solo nel già ricordato blocco di Berlino ovest, ma anche nei contemporanei tentativi comunisti di destabilizzazione in Turchia ed in Grecia e nel colpo di Stato di Praga del marzo 1948 – indusse i cinque Paesi fondatori ad intensificare gli sforzi per una comune difesa, prendendo contatti con gli Stati Uniti ed il Canada, al fine di costituire una più ampia "alleanza militare atlantica".

Fu così che il 4 aprile 1949 fu firmato a Washington il famoso trattato della NATO (North Atlantic Treaty Organization) che impegnava i Paesi membri ad una mutua assistenza anche in caso di aggressione esterna contro uno solo di essi. Questo "Patto Atlantico", di carattere difensivo fu formato inizialmente da Stati Uniti, Canada, Gran Bretagna, Francia, Belgio, Olanda, Lussemburgo, Italia, Norvegia, Danimarca, Islanda e Portogallo e fu ampliato nel 1951 con l'ingresso di Grecia e Turchia e nel 1954 con quello della Germania occidentale o Federale. [12]

---

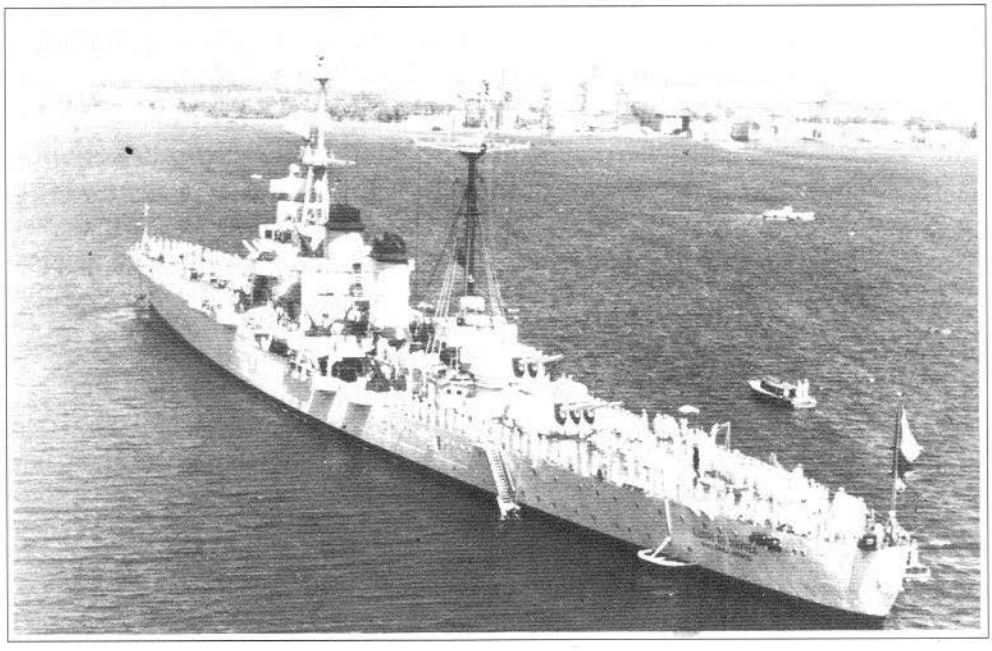
11. Il "Piano Marshall", che prendeva il nome dall'allora Segretario di Stato americano e che era ufficialmente denominato "European Recovery Plan" (ERP), era stato preceduto da un primo progetto di ricostruzione postbellica europea denominato UNRRA e sorto a Washington addirittura nel novembre 1943. Il "Piano Marshall" che offriva fondi anche all'Unione Sovietica, fu da questa rifiutato perché ritenuto pericoloso per la propria ideologia.

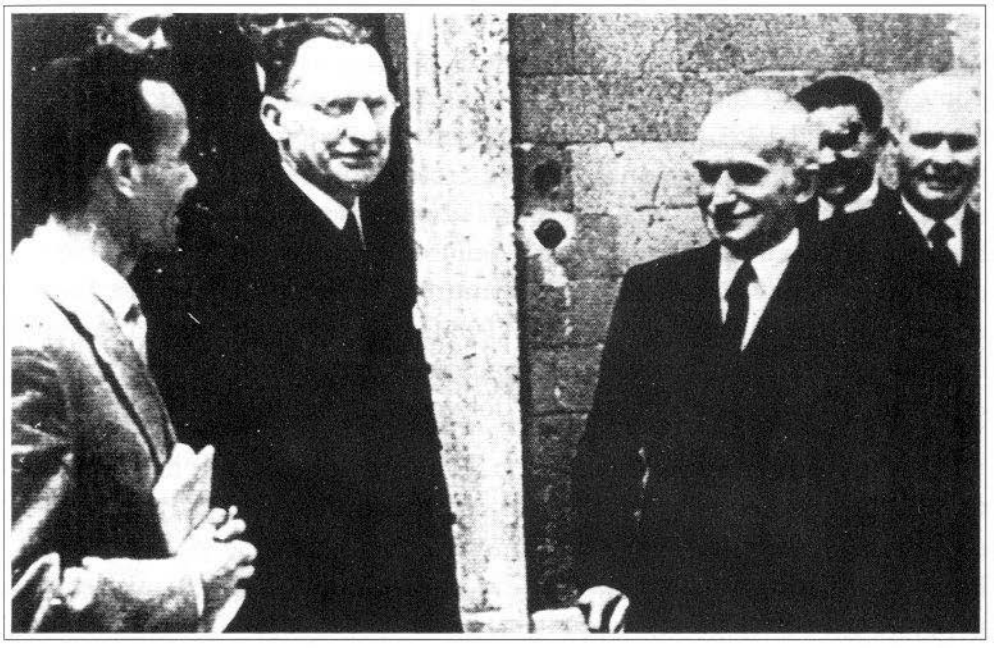
12. E. Del Vecchio, "Alleanze militari", in *Storia militare d'Italia 1796-1975*, Roma, Editalia, 1990, p. 30. Fallì invece nello stesso 1954 il progetto di una "Comunità Europea di Difesa" (CED), che prevedeva un Esercito sovranazionale e che non incontrò i favori della Francia gaullista, gelosa della propria autonomia e timorosa sia della possibile egemonia della Germania sia della tutela americana. Di contro ebbe vita sempre nel 1954 un'altra alleanza militare, la SEATO, che legò alcuni Paesi del Sud-Est asiatico (Filippine, Pakistan, Thailandia, Australia e Nuova Zelanda) a Stati Uniti, Gran Bretagna e Francia.



Sopra: *L'incrociatore* Eugenio di Savoia, *che fu assegnato alla Grecia dal Trattato di pace e che fu ribattezzato* Elli

Sotto: *L'incrociatore* Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi *assieme al gemello* Giuseppe Garibaldi *rimase alla Marina italiana. L'unità, ancora in buone condizioni di efficienza, fu sottoposta a importanti lavori di rimodernamento negli anni 1951-1953. Fu radiato nel 1961*





Alcide De Gasperi e Luigi Einaudi nel 1948. Furono tra i principali artefici della ripresa e dello sviluppo dell'Italia democratica

Il segretario del P.C.I., Palmiro Togliatti, tiene un comizio in un teatro di Roma. Un grave attentato contro il leader comunista nel luglio 1948 scatenò violente manifestazioni che misero in grave pericolo le ancora acerbe istituzioni democratiche italiane

Procedeva frattanto la ricostruzione economica dell'Europa occidentale che si avvalse di altre forme di associazionismo multinazionale come la CECA (Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio), cui parteciparono dal 1951 Italia, Francia, Germania Federale ed i tre Paesi del "Benelux". Quindi l'esigenza di un mercato unificato, che desse impulso alle grandi imprese europee con l'abolizione delle barriere doganali, portò il 25 marzo 1957 alla firma dell'importantissimo trattato di Roma costitutivo della CEE, cioè della "Comunità Economica Europea (anche conosciuto come MEC) e dell'EURATOM, cioè della "Comunità Europea dell'Energia Atomica", organismi inaugurati entrambi il 1° gennaio 1958 ed aperti all'adesione di altri Stati del vecchio continente. [13]

Queste istituzioni comunitarie facevano da contraltare al cosiddetto COMECON (Consiglio di Mutua Assistenza Economica) di ispirazione sovietica, che fin dal 1949 coordinava la produzione e gli scambi tra i Paesi dell'Est controllati da Mosca, naturalmente ispirati ai principi marxisti del collettivismo e tenaci oppositori del capitalismo e del libero mercato.

Nella corsa alle alleanze militari multinazionali, il blocco orientale giunse invece soltanto secondo in ordine di tempo, reagendo solo dopo che nel 1954 la Germania Federale aveva aderito alla NATO. Tale evento infatti suscitò l'indispettita reazione dell'Unione Sovietica che il 14 maggio 1955 promosse la creazione di una contrapposta alleanza militare degli Stati dell'Est europeo sotto la sua tutela e che assunse il nome di "Patto di Varsavia". Con questo atto ebbe quindi sostanziale forma quella suddivisione del mondo in due blocchi, che alimentï la cosiddetta "guerra fredda" e che Winston Churchill aveva già preconizzato nel 1945 con la sua famosa allocuzione:

"Da Stettino nel Baltico a Trieste nell'Adriatico una cortina di ferro è calata sul continente. Dietro ad essa si trovano tutte le capitali degli antichi Stati dell'Europa centrale ed orientale... e tutte sono soggette, in una forma o nell'altra, non solo all'influenza sovietica, ma ad un'altissima e in molti casi crescente misura di controllo da Mosca". [14]

---

13. Corollario di questi importantissimi accordi fu la formazione di un "Parlamento europeo" avente sede a Strasburgo.

14. W. Churchill, *La seconda guerra mondiale*, vol. 12: "La cortina di ferro", Milano, Oscar Mondadori, 1970, p. 370.

In effetti il rapido attenuarsi del mito della "sicurezza collettiva", che avrebbe dovuto essere garantito prima dalla Società delle Nazioni ed ora dall'ONU, ma che era sempre più spesso infranto dal costante uso del diritto di "veto", aveva reso inevitabile, come nel primo dopoguerra, il ricorso al vecchio sistema di intese è di alleanze preventive non solo di carattere multinazionale, ma anche bilaterale. Tra queste ultime emersero l'intesa tra il Giappone democratico e gli Stati Uniti e quella tra la Cina comunista e l'URSS, ambedue sostenute dalla minaccia atomica. [15]

Anche in Estremo Oriente infatti, oltre che in Europa, erano visibili i profondi segni dell'incipiente confronto Est Ovest. In Cina il leader comunista Mao Tze-tung riportò nel luglio 1949 una prestigiosa vittoria militare sui nazionalisti di Chang Kai Schek, costringendoli ad abbandonare il continente ed a rifugiarsi nella prospiciente isola di Formosa, la cui difesa fu subito garantita dagli Stati Uniti. [16]

Oltre a tale rilevante mutamento di regime verificatosi in Cina, ebbero origine in Asia i primi movimenti anticolonialisti del dopoguerra che qualche volta conseguirono l'agognata indipendenza senza spargimento di sangue, ma molto più spesso raggiunsero lo scopo attraverso vere e proprie guerre di liberazione. Al primo genere possiamo accostare gli esempi di India, Pakistan, Birmania e Ceylon che ricevettero l'indipendenza da Londra tra il 1947 e il 1949 mentre fallì, per la tenace opposizione britannica, una rivolta di stampo marxista scoppiata in Malesia tra il 1948 e il 1956.

Quest'ultima campagna militare è solitamente contrapposta a quella di Indocina e del Vietnam per dimostrare che la guerriglia nella giungla non è invincibile. Infatti, solo dopo aver battuto il movimento armato comunista, gli inglesi concessero l'indipendenza alla Malesia nell'agosto 1957, mantenendo comunque inserito tale Paese nel Commonwealth, mentre gli ultimi focolai di ribellione furono spenti nel 1960 dalle forze di sicurezza locali. Infine nel 1965 Singapore si proclamò

---

15. L'Unione Sovietica fece esplodere la sua prima bomba atomica il 29 agosto 1949, mentre la Gran Bretagna divenne la terza Potenza nucleare con il suo riuscito esperimento dell'ottobre 1952. Negli anni seguenti altre Potenze, come la Francia e la stessa Cina, entrarono a far parte del pool atomico.

16. Nel corso della guerra civile cinese, e precisamente il 20 aprile 1949, fu gravemente danneggiata sul fiume Yang-tze la fregata inglese *Amethyst*, che era a protezione dei residenti britannici e che, con un abile stratagemma, riuscì infine a raggiungere il mare.

Stato indipendente, staccandosi dalla Malesia che nel 1963 si era a sua volta unita al Borneo settentrionale e allo Stato di Sarawak formando la Malaysia. [17]

L'Estremo Oriente fu infine testimone, oltre che del confitto di Corea del 1950-1953 che illustreremo nel prossimo quinto paragrafo, della guerra di liberazione in Indocina, condotta contro i francesi dai partigiani comunisti Vietminh di Ho Chi Minh, guidati dall'abile generale Giap. Durante tale conflitto, che, iniziato nel 1946, rappresentò il primo clamoroso esempio di decolonizzazione forzata e sanguinosa, il potere marittimo fu naturalmente e saldamente in mano francese, ma esso non poté ovviare alle difficoltà di comunicazione interne ed al progressivo controllo del territorio da parte del nemico. [18]

Una simile caratteristica terrestre ed uno stesso risultato sfavorevole alla Francia ebbe, questa volta nell'Africa settentrionale, la guerra di liberazione d'Algeria, iniziata con la sollevazione anticolonialista del 1° novembre 1954 e terminata nel luglio 1962 con la concessione dell'indipendenza a questo Paese. [19]

Anche nell'Africa Nera dilagò il fenomeno della decolonizzazione e si moltiplicarono i nuovi Stati indipendenti, in gran parte privi di efficaci strumenti costituzionali e ben presto attratti nella sfera di influenza sovietica. Tutto questo peggiorò, soprattutto nell'oceano Indiano, le posizioni strategiche occidentali, già compromesse nel Mar della Cina ed indebolite nel Mediterraneo.

Meritano in questa sede almeno un accenno anche le due guerre del 1965 e del 1971 tra l'India ed il Pakistan, Paesi entrambi nati dall'ex perla dell'Impero britannico e divisi da insanabili contrasti religiosi, oltre che di confine. Nel primo conflitto il Pakistan ottenne il controllo del Kashmir

---

17. J. Scurr, *The Malayan campaign 1948-1960*, Londra, Osprey, 1982, p. 3-31. Frattanto nel 1949, dopo aver subito una fastidiosa guerriglia e l'intervento dell'ONU, gli olandesi avevano concesso l'indipendenza alle loro colonie del Sud-Est asiatico, tra cui Giava, Sumatra e Borneo centro-meridionale, che proclamarono la Repubblica Indonesiana nell'agosto 1950.

18. J. Pimlott, "Ho Chi Minh's triumph", in *War in peace* a cura di Thompson R., Londra, Orbis, 1981, p. 61-80.

19. Nel 1956 avevano frattanto ottenuto l'indipendenza dalla Francia, con metodi più diplomatici che militari, sia il Marocco che la Tunisia, Stati che poi appoggiarono proprio i guerriglieri algerini con l'invio di armi e di volontari.

occidentale, ma con la guerra del 1971 esso perse la sua porzione di territorio ad oriente della stessa India, che fu costituita in Stato autonomo del Bangladesh sotto tutela di Nuova Delhi. Sempre nel corso dell'ultimo conflitto la Marina indiana, più potente dell'avversaria, affondò in una serie di combattimenti un cacciatorpediniere, un sommergibile, un dragamine e tre motocannoniere nemiche, perdendo da parte sua una sola fregata. [20]

3. Lo sviluppo dell'Italia democratica e la rinascita della Marina

Nel citato clima di rinnovamento europeo si inserì progressivamente la Repubblica Italiana che, nata dal "referendum" popolare del 2 giugno 1946 e munita di una nuova Costituzione entrata in vigore il 1° gennaio 1948, dovette comunque superare dure prove nei suoi primi anni di vita.

Le giovanissime istituzioni democratiche della Repubblica corsero ad esempio un grave pericolo nell'estate del 1948, quando fu sfiorata la guerra civile in seguito all'attentato di cui fu vittima il 14 luglio il leader comunista Togliatti. Alla fine l'agitazione delle masse marxiste si placò, grazie anche alla contemporanea vittoria del corridore Gino Bartali al giro ciclistico di Francia che distrasse l'opinione pubblica.

La situazione economica del Paese non era allora migliore di quella sociale, con la produzione agricola e quella industriale che alla fine dello stesso 1948 raggiungevano rispettivamente appena l'84% e l'89% di quella di dieci anni prima.

Solo negli Anni Cinquanta il tasso di crescita dell'economia italiana ebbe un'impennata, grazie sia ai benefici dell'accennato "piano Marshall", sia alla laboriosità ed all'inventiva dei lavoratori e dei tecnici, sia alla scoperta di giacimenti di gas naturale e di petrolio in Val Padana, sia alla generale politica energetica promossa dall'ENI (Ente Nazionale Idrocarburi) sotto l'abile guida di Enrico Mattei. La grande industria pubblica e privata subì allora un provvidenziale rimodernamento, i nostri

---

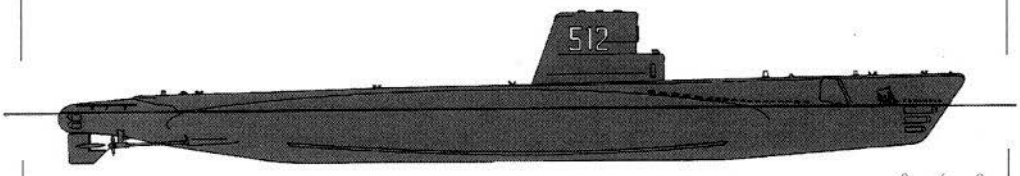
20. Si ricorda che fin dalla proclamazione della sua indipendenza (15 agosto 1947) il subcontinente indiano era stato suddiviso nell'India vera e propria e con religione induista e nel Pakistan musulmano, che a sua volta era formato da una vasta regione ad occidente dell'India e da un più piccolo territorio ad oriente, corrispondente al Bengala. E fu proprio in quest'ultima regione che, dopo la guerra del 1971, nacque l'accennato Stato del Bangladesh.

Sopra: *Il caccia-conduttore* San Giorgio, *impostato e costruito durante la guerra come incrociatore leggero della classe "Capitani Romani"* (Pompeo Magno), *fu ricostruito nel dopoguerra in base al programma del 1950*

Sotto: *Le quattro fregate della classe "Centauro"* (Centauro, Canopo, Castore e Cigno), *furono fra le prime unità costruite fra il 1952 e il 1957 in base al primo programma di potenziamento della nostra Marina*

EVANGELISTA TORRICELLI

Sommergibile della Marina italiana



0 4 8
m
Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento in superficie: 1600 t

Dislocamento in immersione: 2425 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 95 m
larghezza 8,3 m
immersione 4,8 m

Apparato motore:
4 motori diesel
4 motori elettrici
2 eliche; potenza motori diesel 6000 hp
potenza motori elettrici 2750 hp

Velocità in superficie: 18 nodi

Velocità in immersione: 10 nodi

Armamento:
10 tubi lanciasiluri da 533 mm

Varo: 26 luglio 1944

Entrata in servizio (con la Marina italiana):
9 gennaio 1960

Radiazione: 1° ottobre 1976

Durante la seconda guerra mondiale i cantieri statunitensi avevano costruito più di 200 sommergibili delle classi "Gato", "Balao" e "Tench" di cui molti, soprattutto quelli completati negli ultimi anni del conflitto, rimasero in servizio con la Marina degli Stati Uniti ancora per circa due decenni. Verso la fine degli anni '50 molti battelli, ancora in buono stato, furono ceduti ad alcune Marine alleate, dopo essere stati sottoposti ad un programma di rimodernamento denominato FRAM. L'Italia, che aveva potuto mantenere in servizio solo alcuni sommergibili residuati di guerra, che potevano essere efficacemente usati solo in compiti di addestramento, ricevette tre unità ex-americane. Nel 1955 furono ceduti il Dace *e il* Barb, *due unità classe "Gato", che furono subito ribattezzati, rispettivamente,* Leonardo da Vinci *ed* Enrico Tazzoli. *Nel 1960 giunse in Italia un battello classe "Balao", che assunse il nome di* Evangelista Torricelli. *Altre 4 unità furono cedute tra il 1966 e il 1972, mentre 2 sommergibili della classe "Tang", i primi battelli subacquei costruiti negli Stati Uniti dopo la fine della seconda guerra mondiale, entrarono in servizio nella Marina italiana nel 1974. Nel frattempo la nostra cantieristica aveva completato i 4 sommergibili della classe "Toti" e si apprestava ad iniziare la costruzione della prima serie dei "Sauro". I sommergibili ceduti dagli Stati Uniti poterono così essere progressivamente ritirati dal servizio.*

prodotti divennero competitivi sul mercato mondiale, le esportazioni aumentarono conseguentemente, il prodotto nazionale lordo ebbe un significativo incremento e tutto questo eccezionale sviluppo si meritò la definizione di "miracolo economico". [21]

Sul piano internazionale il peso politico dell'Italia cominciò a farsi sentire tanto che nel 1954 – dopo una grave crisi con Iugoslavia che nell'anno precedente aveva indotto Roma a mobilitare Esercito sulle frontiere nord-orientali e la Marina nell'Alto Adriatico – il nostro Paese riottenne nella conferenza di Londra il controllo sulla "zona A" del cosiddetto territorio libero di Trieste e nel 1955 fu ammesso all'ONU, nonostante la forte opposizione dell'Unione Sovietica. [22]

Inoltre l'Italia aderì, come si è visto, alle principali organizzazioni militari ed economiche occidentali, come la NATO nel 1949 e la CEE nel 1957, ed intraprese con lena anche il suo rinnovamento morale e civile nonostante gli inevitabili conflitti di classe e le dure lotte politiche interne, a loro volta animate da un forte schieramento parlamentare di sinistra.

Sotto il profilo militare la neo-Repubblica italiana iniziò la sua vita nel peggiore dei modi, avendo il trattato di pace fortemente penalizzato, come è noto, le sue Forze Armate, sottoponendole ad un severo contingentamento di carattere punitivo, nonostante la diligente collaborazione da esse prestata agli anglo-americani durante il periodo della "cobelligeranza" tra l'ottobre 1943 e l'aprile 1945.

In particolare la Marina Militare, dopo aver ottemperato, nei limiti esaminati, alle clausole navali del trattato di pace, avrebbe dovuto accontentarsi di mantenere in servizio una flotta di sole 67 500 tonnellate, come già detto al termine del primo paragrafo. In tale aliquota non erano comprese in verità né le due obsolete corazzate *Doria* e *Duilio*, ormai prossime al disarmo e non rimpiazzabili, né quelle navi lasciateci più o meno tacitamente dagli ex nemici; ma erano incluse purtroppo molte unità che avevano superato i convenienti limiti di anzianità e che dovevano pertanto essere sostituite.

---

21. I limiti di tale "miracolo economico" risiedevano nella perdurante ed anzi accentuata sproporzione tra Nord e Sud e nella disordinata emigrazione interna che avrebbe generato tra l'altro, spiacevoli episodi discriminanti.

22. Con l'accordo di Londra del 1954, che restituiva all'Italia la "zona A" del Territorio libero di Trieste ed assegnava alla Iugoslavia la "zona B", si attenuarono di molto i contrasti tra i due Paesi confinanti e si ridusse conseguentemente l'impegno della nostra Marina in Adriatico.

L'impegno a ricostruire una Marina nazionale moderna, sebbene di ridotte dimensioni, fu manifestato nei primi anni del dopoguerra dalla riorganizzazione di basi ed arsenali, essendo il contemporaneo bilancio finanziario del tutto inadeguato all'impostazione di nuovi programmi di costruzioni navali. [23]

Giovarono quindi grandemente a Roma sia l'adesione alla NATO nell'aprile, 1949, pur così tanto osteggiata dalle forze parlamentari di sinistra, sia il conseguente annullamento delle clausole militari del trattato di pace nel dicembre 1951. Questi due eventi comportarono infatti la progressiva cessione alla nostra Marina di unità americane e britanniche, come dragamine, motosiluranti, sommergibili, cacciatorpediniere e navi ausiliarie, nonché aiuti per nuove costruzioni e per il rimodernamento delle unità nazionali ritenute ancora valide. [24]

Era allora in pieno svolgimento la guerra di Corea, scoppiata nel giugno 1950, che acuì il contrasto Est-Ovest e prospettò perfino la minaccia di un confronto generalizzato tra i due blocchi. In quel momento il Mediterraneo era sufficientemente presidiato dalle flotte occidentali, ma permaneva un forte timore per la salvaguardia del nostro versante orientale, dove non solo esisteva ancora il contrasto con la Iugoslavia, ma anche un'incipiente intromissione sovietica attraverso l'affitto di basi aeree e sommergibilistiche in Albania.

Di conseguenza fu particolarmente benvenuto il primo programma di nuove costruzioni navali della Repubblica italiana, che venne attuato tra il 1951 ed il 1958. Esso prevedeva la conversione in supercacciatorpediniere degli incrociatori leggeri *Pompeo Magno* (cui la Francia, come già detto aveva rinunciato in sede di riparazioni di guerra) e *Giulio Germanico* (ancora in allestimento alla data dell'armistizio), che assunsero rispettivamente i nomi di *San Giorgio* e di *San Marco*, nonché la costruzione dei nuovi cacciatorpediniere *Indomito* ed *Impetuoso*, delle fregate *Centauro* e *Canopo*, di un cacciasommergibili e di 12 dragamine.

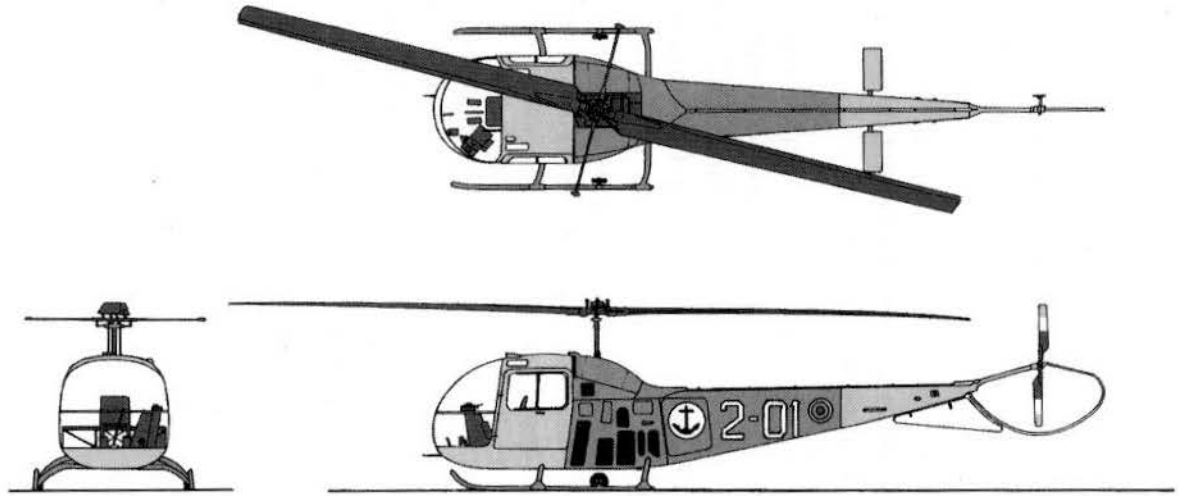
---

23. Il bilancio della Difesa per l'esercizio 1948-1949, ammontava a circa 258 miliardi di lire.

24. Con la concordata denuncia delle clausole militari del trattato di pace del 1947 le Forze Armate italiane riacquistarono la piena libertà di sviluppo e di organizzazione in tema di armamenti convenzionali. Cfr. *Relazioni Internazionali*, Roma, 1951, p. 1012.

AB 47J

Elicottero della Marina italiana



0 0,75 1,5
m
Scala 1:150

CARATTERISTICHE

Ditta produttrice:
Costruzioni aeronautiche G. Agusta su licenza della statunitense Bell

Dimensioni:
lunghezza 13,3 m
altezza 2,84 m
diametro rotore 11,32 m

Pesi:
a vuoto 880 kg
massimo al decollo 1340 kg

Motore:
1 Lycoming VO540-B1 a sei cilindri raffreddato ad acqua potenza 270 hp

Velocità max: 91 nodi

Autonomia: 236 miglia

Armamento: 1 siluro (nella versione imbarcata J3)

Equipaggio: 1 pilota, 3 passeggeri

Data primo volo del prototipo: 8 dicembre 1945

Data dell'entrata in servizio con la Marina italiana: gennaio 1956

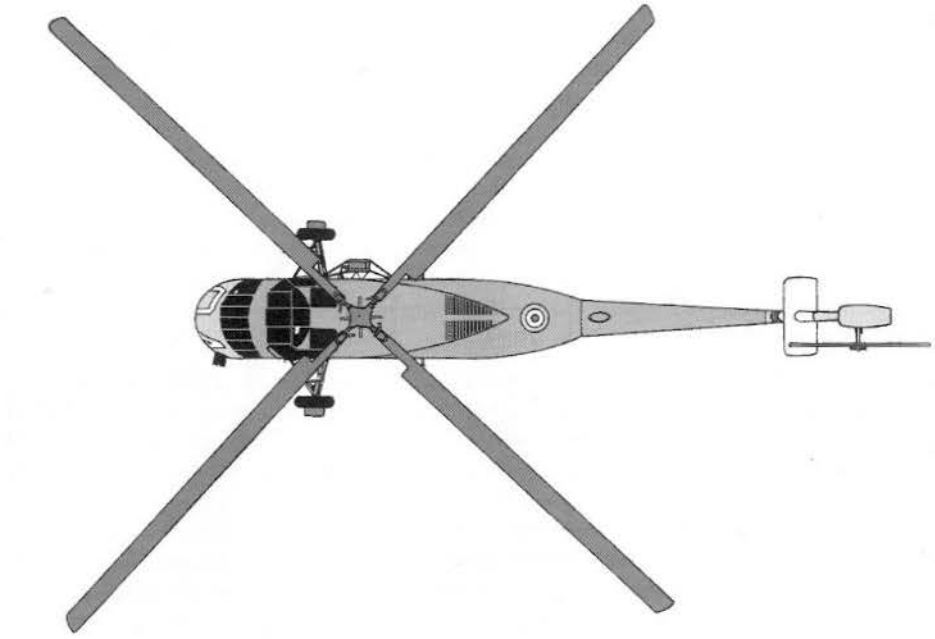
AB 47J – ELICOTTERO DELLA MARINA ITALIANA

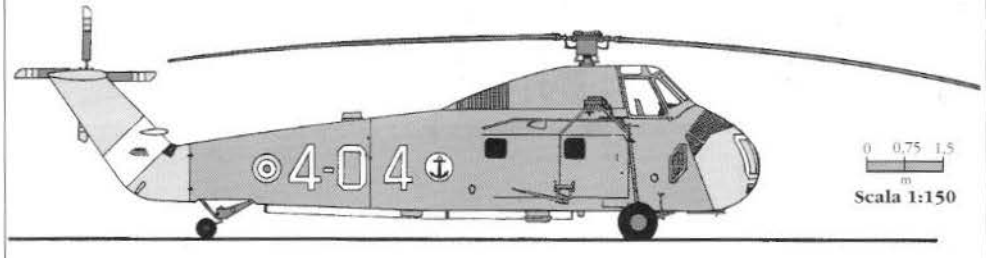
Negli anni tra le due guerre mondiali furono condotti numerosi studi sulle macchine ad ala rotante, mezzi che promettevano possibilità impensabili per i velivoli tradizionali, ma che, per le forze in gioco e i problemi connessi ai complicati meccanismi di accoppiamento tra motore e rotore, erano di realizzazione notevolmente più complessa. Solo durante la seconda guerra mondiale si riuscirono a realizzare i prototipi dei primi elicotteri capaci di prestazioni interessanti anche per un impiego operativo. Fra le industrie che avevano molto investito nello sviluppo di queste nuove macchine, vi era l'americana Bell, che, dopo alcuni velivoli sperimentali, aveva realizzato il Model 47, *dotato di quel livello di affidabilità e di quelle prestazioni necessari per l'impiego operativo. Il prototipo, che aveva volato la prima volta l'8 dicembre 1945, ottenne la certificazione 4 mesi dopo, ma solo nel 1947 l'USAF decise di acquistarne 28 esemplari per una valutazione delle loro possibilità d'impiego. Da allora il* Model 47 *è stato realizzato in numerose varianti, sia per il mercato militare che per quello civile, e la Bell lo ha mantenuto in produzione fino al 1973.*

L'Attività del Model 47 *con la Marina italiana risale all'estate del 1953 quando un elicottero di questo tipo, nella versione G, effettuò una serie di appontaggi su di una piattaforma provvisoria in legno installata a poppa dell'incrociatore lanciamissili* Giuseppe Garibaldi, *dimostrando la possibilità di far operare questi mezzi da bordo di unità navali. L'interesse della Marina a formare un primo nucleo di piloti e specialisti per l'utilizzo di questo nuovo tipo di mezzo da combattimento, si concretizzò comunque già ben prima che fossero impostate le prime unità portaelicotteri. Nel 1954 furono ordinati 3 esemplari della versione G, la cui costruzione fu intrapresa dalla Società Agusta che ne aveva ottenuta la licenza dalla Bell. Nel gennaio 1956 furono consegnati i primi 3 esemplari, cui seguirono altri 4 nel dicembre 1957. Nel frattempo era stata sviluppata la versione J, dotata di cabina più ampia, motore più potente e con il trave di coda e l'incastellatura del motore rivestiti di lamiera, della quale, tra l'agosto 1959 e il gennaio 1962, la Marina italiana mise in servizio 6 esemplari. Dalla versione J, tra il 1961 e il 1962, venne sviluppata la variante J3, destinata all'imbarco sulle prime unità portaelicotteri della Marina italiana, le fregate della classe "Bergamini". Per aumentare le possibilità offensive del mezzo, infatti, si pensò di adattarlo al trasporto di un siluro ventrale, modificando l'altezza dei pattini. Di questa variante furono realizzati 12 esemplari. Tutti gli* AB 47 *in servizio con la Marina Militare italiana furono radiati nei primi anni '70, in parte ceduti ad altre Forze Armate, in parte demoliti. Solo il primo elicottero utilizzato, il* Model 47G *identificato con il numero 1-01, è stato conservato come "Gate Guardian" alla base di Luni. Il trittico illustra il primo dei 6* AB 47J *della Marina, con la fusoliera colorata in verde scuro e la cabina e l'estremità della coda in rosso. La numerazione sul trave di coda indicava con la prima cifra il modello di velivolo, ad esempio 1 per l'*AB 47G, *2 per l'*AB 47J *e l'*AB 47J3; *il secondo era un numero progressivo che identificava ogni singola macchina.*

SH 34

Elicottero della Marina italiana





SH 34 – ELICOTTERO DELLA MARINA ITALIANA

CARATTERISTICHE

Ditta produttrice:
Sikorsky Aircraft Division della United Aircraft Corporation, Bridgeport, Connecticut USA

Dimensioni:
lunghezza 20,6 m
altezza 4,82 m
diametro rotore 17,06 m

Pesi:
a vuoto 4100 kg
massimo al decollo 5900 kg

Motore:
1 Wright R-1820-84 a 9 cilindri raffreddato ad aria
potenza 1525 hp

Velocità max: 150 nodi

Autonomia: 300 miglia

Armamento: 1 siluro

Equipaggio: 2 piloti, 2 operatori

Data primo volo del prototipo: 8 marzo1954

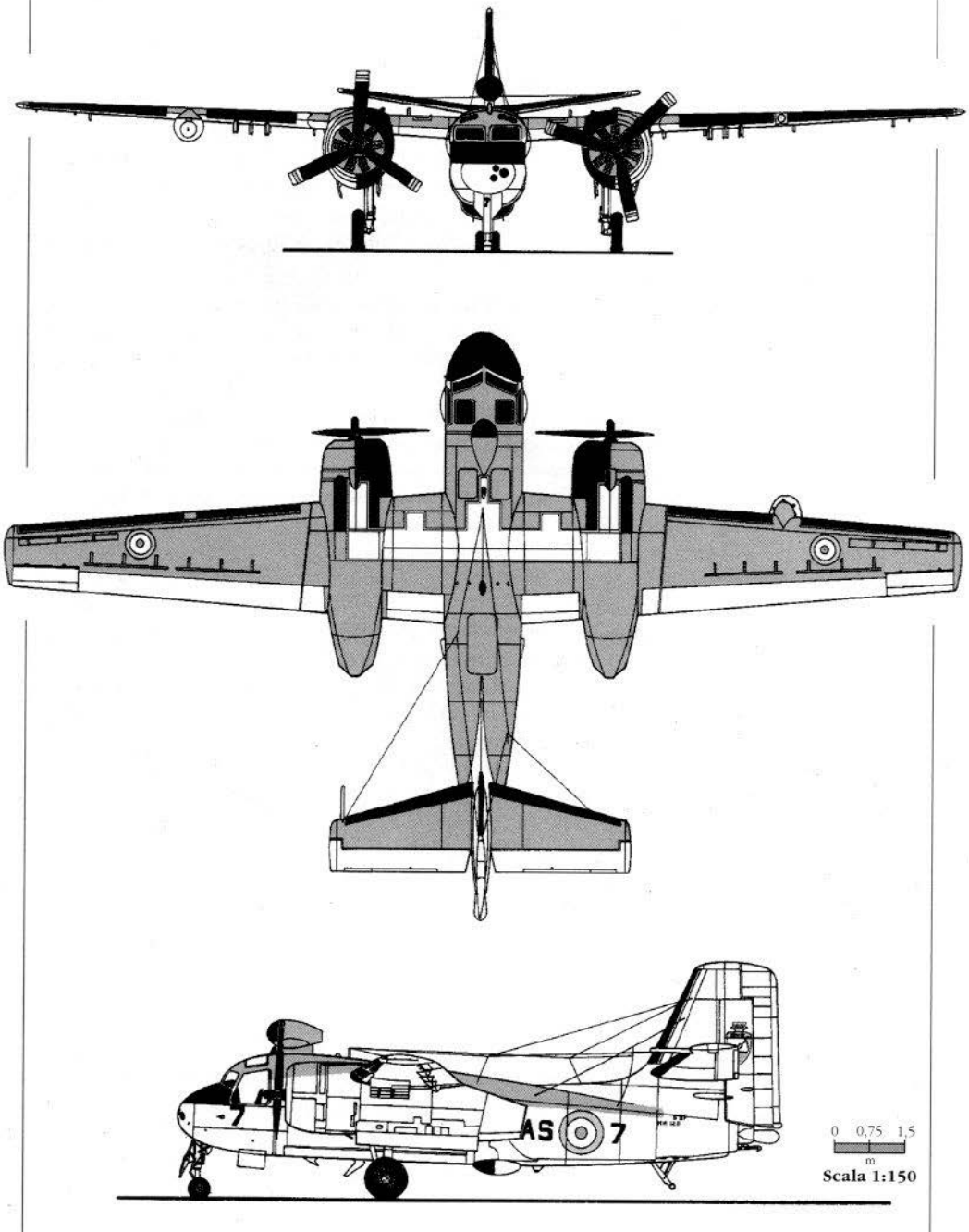
Data dell'entrata in servizio con la Marina italiana: aprile 1959

*Nel 1923 Igor Sikorsky, un valente progettista di origine russa, fondò negli Stati Uniti la Sikorsky, che nel 1929 entrò a far parte del gruppo United Aircraft Corporation. Nel 1939 Sikorsky, che aveva nel frattempo realizzato numerosi progetti di aerei anfibi per la Pan American Airways, strinse un accordo con la Vought e si dedicò, come direttore tecnico della nuova società, allo sviluppo di una macchina ad ala rotante, riuscendo a produrre alcuni modelli sperimentali di elicottero di caratteristiche tali da generare l'interesse delle Forze Armate statunitensi. Già nel 1942 la Marina e la Guardia Costiera statunitense ricevettero alcuni esemplari dell'*R 4, *che utilizzarono per formare i primi piloti e specialisti da destinare all'impiego del nuovo mezzo. Da allora Sikorsky progettò e costruì macchine di prestazioni e di affidabilità sempre migliori e nel 1952, già forte di una notevole esperienza, realizzò l'*HSS 1, *un velivolo destinato alla lotta antisommergibile che doveva sostituire l'*H 19, *una macchina che aveva autonomia e carico utile insufficienti per questo ruolo. L'*HSS 1, *in seguito identificato con la sigla* SH-34, *fu costruito in centinaia di esemplari e dimostrò la maturità raggiunta dal mezzo ad ala rotante. Aveva il motore montato anteriormente nell'ampia cofanatura bombata, carrello triciclo posteriore di ampia superficie e la coda e le pale ripiegabili per una facile sistemazione negli stretti hangar a bordo delle unità navali. Alla prima versione di serie, denominata* SH 34G, *ne fece seguito una adatta alla navigazione notturna, la* SH 34J, *dotata di apparato di navigazione Doppler e di un sistema automatico di stabilizzazione. Quest'ultimo rendeva autostabile l'elicottero, che è un mezzo aerodinamicamente instabile, controllandone le variazioni di assetto sui tre assi e facilitando all'equipaggio il mantenimento del punto fisso anche senza l'ausilio di riferimenti esterni, condizione tipica del volo notturno. L'importanza di questo meccanismo era fondamentale durante le missioni di caccia ai sommergibili, nelle quali l'elicottero deve essere continuamente posizionato in "hovering", cioè a punto fisso e a bassa quota sul mare, per poter filare in acqua il sonar e dare inizio alla ricerca dell'avversario.*

La Marina italiana ordinò alla Sikorsky i primi 3 esemplari di SH 34G *nel 1958 ricevendoli tra il marzo del 1959 e il febbraio 1961. Successivamente furono ceduti dagli Stati Uniti con il MDAP (Mutual Defense Assistance Program) altri 6 esemplari della versione J, dotati della strumentazione necessaria per svolgere missioni notturne. Questa versione dell'*SH 34 *segnò una decisiva svolta nell'impiego dell'ala rotante da parte dei reparti di volo della nostra Marina, che divennero pronti a compiere missioni antisommergibile ognitempo. Negli anni successivi furono acquisiti altri 11 esemplari dell'*SH 34J, *6 dei quali servirono a rimpiazzare quelli perduti il 31 ottobre 1964 a causa di una tromba d'aria che aveva devastato la base della Marina situata sull'aeroporto di Catania Fontanarossa. Gli ultimi elicotteri di questo tipo sono stati radiati dalla Marina nel 1979.*

S2F-1 "TRACKER"

Aereo antisom dell'Aeronautica italiana



S2F-1 "TRACKER" – AEREO ANTISOM DELL'AERONAUTICA ITALIANA

CARATTERISTICHE

Ditta produttrice: Grumman (USA)

Dimensioni:
lunghezza 12,84 m
altezza 4,95 m
apertura alare 21,18 m
superficie alare 45,05 m²

Pesi: a vuoto 7873 kg
massimo al decollo 11 113 kg

Motori:
2 Wright R-1820-82 a 9 cilindri raffreddati ad aria; potenza 1525 hp l'uno

Velocità max: 440 nodi

Autonomia: 1128 miglia

Quota di tangenza: 6400 m

Armamento: 2 siluri o 1 bomba A.S. e razzi HVAR da 127 mm

Equipaggio: 2 piloti, 2 operatori

Data primo volo del prototipo: 4 dicembre 1952

Data dell'entrata in servizio con l'Aeronautica italiana: 6 marzo 1957

Durante la seconda guerra mondiale il mezzo aereo si era dimostrato di grande efficacia nella lotta contro i sommergibili. Velivoli quali lo statunitense PBY5, *più noto come* "Catalina", *o il britannico* Short "Sunderland", *dotati di grande autonomia, potevano pattugliare vaste zone di mare, individuare i battelli nemici ed inquadrarli con il fuoco delle mitragliatrici di bordo o colpirli con le bombe di cui erano armati. Nel caso che nelle vicinanze vi fossero unità amiche, potevano guidarle con efficacia nella caccia all'avversario. In generale gli aerei utilizzati in questo genere di missioni erano grandi velivoli basati a terra o grossi idrovolanti. La Marina americana, per poter garantire una più continua protezione dai sommergibili nemici anche alle unità navali operanti lontani dalle basi terrestri dei velivoli antisom, affidò questo ruolo ad aerei imbarcati quali l'* "Helldiver" *e l'* "Avenger". *Le dimensioni di questi aerei, che erano stati concepiti per l'impiego su portaerei erano assai minori di quelle dei velivoli antisom terrestri. Tuttavia non necessitavano di altrettanta autonomia, trovandosi già nell'area di operazione, e supplivano all'impossibilità di imbarcare contemporaneamente gli ingombranti apparati di scoperta e le armi, operando in coppia, con un velivolo che svolgeva le funzioni di "hunter" e l'altro, armato, quelle di "killer". Solo negli anni '50 venne avviato un programma per dotare i gruppi antisom imbarcati di un aereo capace di svolgere da solo l'intera missione. Tra i progetti presentati alla commissione tecnica della Marina degli Stati Uniti incaricata di valutarli, fu scelto quello della Grumman, che diede origine all'* S2F, *battezzato in un primo tempo* "Sentinel" *e poi* "Tracker", *cioè segugio. Tra il 1954 e il 1968, anno in cui la produzione dell'* S2F, *terminò, furono prodotti oltre 1200 esemplari, entrati in servizio con le Forze Armate di diversi paesi occidentali.*

In Italia, negli anni immediatamente successivi al secondo conflitto mondiale, i reparti antisom dell'Aeronautica avevano ripreso l'attività sugli "Helldivers" *e sugli* "Harpoons" *ceduti tra il 1950 e il 1953 nell'ambito del MDAP (Mutual Defense Assistence Program), dagli Stati Uniti. Nel 1953, dato il particolare impiego di questi velivoli, la Marina aveva cercato di ottenerne in carico una parte, da affidare a piloti formati tra i propri quadri, 6 dei quali, avevano già terminato l'addestramento negli Stati Uniti. Tale tentativo venne però frustrato dall'applicazione della legge del 22 febbraio 1937 che imponeva di affidare ogni velivolo militare all'Aeronautica. Forse memore della cattiva cooperazione tra le due Forze Armate durante il conflitto, la Marina chiese ed ottenne che venisse adottata una normativa, con la quale i velivoli venivano dati in carico all'Aeronautica, che ne curava la manutenzione, ma che stabiliva anche che gli equipaggi fossero misti e che le operazioni fossero condotte in comune. Nel 1957 i reparti antisom dell'Aeronautica, così strutturati, ricevettero i più moderni* S2F-1, *poi siglati* S2A, *che erano stati offerti dagli Stati Uniti nell'ambito del MDAP al posto del Lockheed* PV2 "Neptune", *richiesti dalla Marina Militare, che, secondo la nuova normativa, era competente nella scelta del velivolo. Alle prime 20 macchine, le cui consegne terminarono nel maggio 1959, fecero seguito altri 10 velivoli della serie a maggiore autonomia e, nel 1964, gli ultimi 15 esemplari, acquistati usati dalla Marina canadese. Gli ultimi* S2F-1 *italiani furono radiati nel 1979. Il profilo illustra un esemplare dell'88esimo gruppo basato a Catania Fontanarossa.*

Queste commesse permisero altresì la rinascita dell'industria militare italiana, che cominciò a farsi notare anche all'estero, ad esempio con i suoi cannoni a tiro rapido da 76/62 e gli apparati radar nazionali. [25]

L'invenzione italiana più rilevante, e come tale assai apprezzata in ambito NATO, fu comunque rappresentata da un sistema economicissimo e nello stesso tempo efficace per il lancio di missili balistici a medio raggio del tipo americano "Polaris" da bordo di un'unità di superficie, che nell'occasione fu il nostro incrociatore *Giuseppe Garibaldi*. Si trattava della stessa nave che, varata nel 1936, aveva combattuto nella seconda guerra mondiale e che tra il 1957 ed il 1961 fu sottoposta ad estesi lavori di rimodernamento, nell'ambito del nuovo programma 1956-1958, completato tra il 1961 ed il 1968. [26]

Era quello un altro delicato momento della "guerra fredda", che ebbe come episodi salienti la crisi di Suez del 1956, la già accennata guerra di indipendenza d'Algeria, terminata nel 1962, la crisi di Cuba, l'inizio dell'impegno americano nel Vietnam e l'assassinio del presidente Kennedy, tutti argomenti su cui ci soffermeremo nel secondo capitolo. Gli ultimi Anni Cinquanta rappresentarono tuttavia per l'Italia anche il periodo d'oro dell'accennato "miracolo economico" e tutto ciò sembrava propiziare anche un decisivo sviluppo della Marina, che purtroppo rimase solo a metà per motivi di opposizione interna e per l'antica e purtroppo perdurante gelosia fra le tre Forze Armate.

Frenata quindi nella sua aspirazione ad una flotta di 200 000 tonnellate di naviglio da guerra e di 50 000 tonnellate di naviglio ausiliario, la Marina italiana puntò tutto sulla qualità e fu così che, proprio nel suo ultimo anno di lavori, il *Garibaldi* ricevette a poppa quattro "pozzi" per gli accennati "Polaris", missili balistici fino ad allora imbarcati solo sui sommergibili americani. Le prove con simulacri di tali ordigni furono effettuate con successo tra la fine del 1961 e l'agosto del 1962, ma era destino che anche l'ambizione di possedere la prima unità di superficie

---

25. Ufficio Storico della Marina Militare, *Esploratori, fregate, corvette ed avvisi italiani, 1861-1974*, Roma, 1974, p. 652-654.

26. F. Bargoni, *Tutte le navi militari d'Italia, 1861-1986*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1987, p. 104. Tale programma navale contemplava, oltre al rimodernamento del *Garibaldi*, la costruzione dei due nuovi incrociatori lanciamissili contraerei e portaelicotteri *Doria* e *Duilio*, dei due cacciatorpediniere *Intrepido* e *Impavido*, di quattro fregate della classe "Bergamini" e di quattro sommergibili della classe "Toti". Fu anche costituito nel 1956 il primo gruppo elicotteri della Marina Militare.

al mondo capace di lanciare missili balistici fosse infranta da motivazioni politiche. Pertanto il *Garibaldi* non ebbe mai in dotazione tali armi e rimase solo un buon esempio, anzi il primo esemplare europeo, di incrociatore lanciamissili antiaerei. [27]

Il riuscito esperimento a bordo dell'incrociatore italiano dette comunque impulso ad un'idea maturata in ambito NATO e che mirava a costituire una forza mobile di deterrenza europea, pur sempre controllata dagli Stati Uniti. Si trattava della cosiddetta "Forza multilaterale atomica" (MLF), che avrebbe avuto la sua spina dorsale rappresentata da 25 navi mercantili con equipaggi misti, ciascuna delle quali sarebbe stata munita appunto di otto pozzi di lancio per missili "Polaris" e che avrebbe fatto gravitare sul patto di Varsavia una minaccia di ritorsione difficilmente localizzabile nella immensità degli oceani.

Tale progetto maturò proprio nel 1962, quando l'amministrazione americana Kennedy fu costretta a ritirare dalla Turchia, dall'Italia e dalla Gran Bretagna i missili terrestri "Thor" e "Jupiter", quale corrispettivo alla forzata decisione del premier sovietico Kruscev di togliere da Cuba similari missili intermedi dopo la grave crisi internazionale di quell'anno, cui abbiamo già accennato e che tratteremo più dettagliatamente nel prossimo capitolo.

Una più riflessiva azione diplomatica però sconsigliò di lì a poco la creazione della suddetta flotta NATO di deterrenza nucleare, tanto che il 1° luglio 1968 Stati Uniti ed Unione Sovietica, malgrado la recente repressione russa della rivolta in Cecoslovacchia (primavera dello stesso 1968), siglarono il "trattato di non proliferazione atomica". Questo accordo fu poi sottoscritto da molti Paesi (tra cui l'Italia l'8 gennaio 1969) ed entrò in vigore il 5 marzo 1970, nonostante si fosse allora in piena guerra del Vietnam.

4. L'evoluzione generale del naviglio militare e delle armi imbarcate

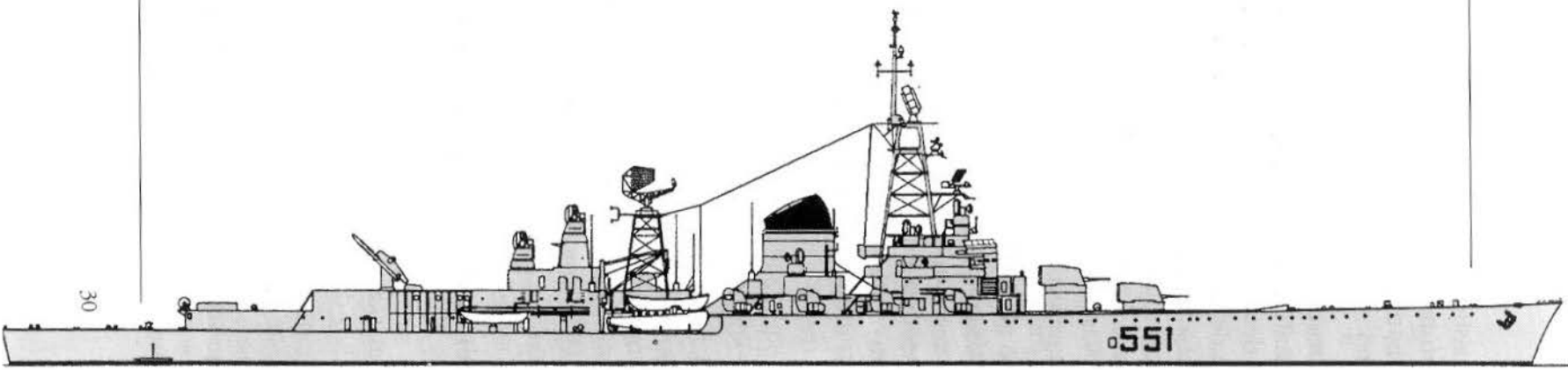
L'esaminata conversione del *Garibaldi* in incrociatore lanciamissili contraerei e l'abortito tentativo di dotarlo perfino di missili balistici

---

27. Ufficio Storico della Marina Militare, *Gli incrociatori italiani, 1861-1964*, Roma, 1964, p. 675-685. Il *Giuseppe Garibaldi*, da 11 305 tonnellate, rimase armato con una rampa binata per missili antiaerei "Terrier" americani, con quattro cannoni da 135/45 in impianti binati e con otto pezzi singoli da 76/62, tutti a doppio scopo.

GIUSEPPE GARIBALDI

Incrociatore lanciamissili della Marina italiana



0 4 8
m
Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento standard: 9802 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 187 m
larghezza 18,9 m
immersione 6,2 m

Apparato motore:
2 gruppi turboriduttori Parsons; 6 caldaie
2 eliche; potenza 85 000 hp

Velocità: 30 nodi

Armamento:
1 impianto binato per missili superficie-aria "Terrier"
1 impianto quadruplo per missili "Polaris" IV-135/45; VIII-76/62

Protezione:
verticale max. 100 mm; orizzontale max. 40 mm

Varo: 21 aprile 1936

Inizio lavori di ricostruzione: 1954

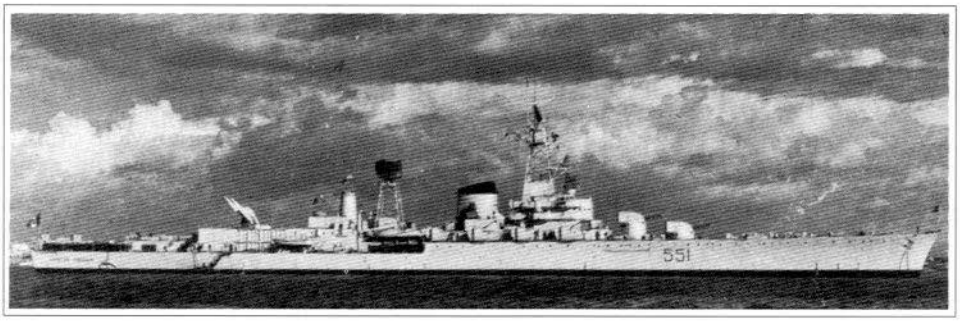
Rientro in servizio: novembre 1961

Disarmo: 20 febbraio 1971

Radiazione: 16 novembre 1976

LA TRASFORMAZIONE DELL'INCROCIATORE GIUSEPPE GARIBALDI IN UNITÀ LANCIAMISSILI

La progettazione del naviglio militare subì durante gli anni '50 una decisa svolta. La protezione delle unità non poteva più essere affidata alla difesa passiva offerta dalla corazzatura, in quanto l'offesa portata dalle nuove armi era ormai talmente potente da rendere praticamente impossibile l'adozione di spessori sufficienti ad evitare danni letali. Inoltre la minaccia costituita dall'aviazione diveniva sempre più pericolosa con l'aumentare della velocità dei velivoli, che non erano più efficacemente contrastabili dalle tradizionali mitragliere antiaeree a puntamento ottico. Non era infine da sottovalutare l'eventualità di dover operare in ambiente saturo di radioattività e di gas tossici nel caso di un attacco con armi nucleari o chimiche. Lo sviluppo dell'elettronica e della missilistica rendeva però disponibili apparati di difesa e di offesa già efficienti, di cui si doveva sperimentare la possibilità di applicazione alla guerra sul mare. Così come altre Marine, anche quella italiana decise di trasformare un'unità già esistente in un prototipo sul quale compiere con le nuove tecnologie le necessarie esperienze da mettere a frutto sulle future costruzioni. La scelta cadde sull'incrociatore leggero Giuseppe Garibaldi, *già giunto a metà della sua vita operativa e molto usurato dall'intensa attività svolta durante il secondo conflitto mondiale, per il quale era comunque necessario un ciclo di lavori di rimodernamento. Della nave venne conservato il solo scafo, la cui poppa fu ricostruita a specchio per aumentarne la spinta idrostatica necessaria a compensare il peso dei 4 missili balistici a media gittata con testata nucleare "Polaris", per i quali erano stati realizzati dei pozzi di lancio che non furono tuttavia mai utilizzati, dato che le armi avrebbero potuto essere fornite solo dagli Stati Uniti, che non si mostrarono mai particolarmente disponibili. La componente missilistica del* Giuseppe Garibaldi *fu limitata così ai soli missili superficie-aria "Terrier" le cui rampe, sistemate sulla tuga di poppa, erano in grado di lanciare una coppia di armi ogni venti secondi, grazie al sistema automatico di rifornimento. L'unità era anche armata con cannoni da 135 mm con funzione antinave ed antiaerea, capaci di una salva di 4 colpi ogni 3 secondi, e con cannoni da 76 mm da 65 colpi al minuto per la difesa ravvicinata. La scoperta era affidata a 5 impianti radar i cui rilevamenti erano convogliati alla centrale operativa di combattimento (COC). La situazione elaborata dalla COC era poi trasmessa alla Centrale Assegnazione Designazione Tiro (CADT) che distribuiva i bersagli alle varie armi, divise in 5 gruppi, ognuno dotato della sua direzione di tiro autonoma. La guida dei missili "Terrier" era invece affidata a due sistemi radar direttori Sperry SPG55. Le prese d'aria della nave furono ridotte al minimo per consentire all'unità di operare in zone sottoposte ad attacco nucleare o chimico, grazie anche alla dotazione di impianti idonei a fornire aria decontaminata. Il* Giuseppe Garibaldi *fu disarmato nel febbraio 1971 per motivi di bilancio e venne radiato cinque anni dopo.*



L'incrociatore lanciamissili Giuseppe Garibaldi

mare-terra si inserirono in un vasto rinnovamento di tutte le flotte militari subito dopo il secondo conflitto mondiale. Terminate le ostilità, infatti, accanto ad un'accentuata smobilitazione quantitativa (soprattutto), da parte delle Marine occidentali), si manifestò un'accelerata evoluzione qualitativa sia del naviglio sia dei sistemi d'arma. [28]

Naturalmente una gran parte delle innovazioni fu di matrice americana, essendo la US Navy ormai la prima Marina del mondo, dopo aver superato la Royal Navy nel corso del secondo conflitto mondiale. Più in particolare la flotta statunitense, che nel 1939 allineava 1 350 000 tonnellate di naviglio militare, ne vantava nel 1946 ben 5 430 000. Da parte sua la Marina inglese passò da 1 617 000 tonnellate del 1939 a 2 870 000 tonnellate del 1946.

Così fu americano l'iniziale sviluppo delle armi missilistiche mare-aria, della componente elicotteristica imbarcata e delle Task Forces di portaerei "strategiche", cioè adibite non soltanto al combattimento sul mare, ma alle incursioni contro obiettivi nell'entroterra nemico, come era già accaduto nelle ultimissime fasi della guerra del Pacifico. [29]

Per soddisfare al meglio questo compito le portaerei statunitensi accrebbero le capacità offensive della loro linea di volo, aumentando le loro dimensioni, la scorta di combustibile e quindi il dislocamento generale, come dimostrò la prima di queste navi aventi compiti "strategici", cioè la *Forrestal*, entrata in servizio nel 1955. Essa fu seguita poi da altre unità sempre più potenti, come le portaerei a propulsione atomica delle classi "Enterprise", "Nimitz" e "Theodore Roosevelt", che vennero realizzate a partire dal 1961.

Simili alle portaerei, ma di più piccole dimensioni e di dislocamento nettamente inferiore, nacquero tra gli Anni Sessanta e Settanta i cosiddetti "incrociatori tuttoponte" o "incrociatori portaeromobili", che hanno interessato varie Marine occidentali, tra cui quelle di Gran Bretagna,

---

28. Vds. N. Friedman, *Modern warship: design and development*, Greenwich, Conway Maritime Press, 1979.

29. A. Santoni, *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico (1937-1945)*, vol. 3: "La vittoria alleata", Modena, Stem Mucchi, 1979, p. 214-216. Per quanto riguarda i missili mare-aria, occorre dire che, in un primo momento di eccessiva euforia, essi soppiantarono quasi totalmente a bordo delle navi americane i classici cannoni contraerei, che furono però saggiamente rivalutati in seguito e fecero pertando la loro ricomparsa, naturalmente in versione aggiornata.

Italia e Spagna. Essi sono attualmente armati con elicotteri d'attacco ed antisommergibili ed anche con aerei del tipo inglese "Harrier" a decollo ed appontaggio verticale (VTOL: vertical take-off and landing) o corto (STOL: short take-off and landing). Queste unità hanno solitamente la parte prodiera del ponte di volo arcuata verso l'alto (sky-jump) per agevolare proprio il decollo dei velivoli STOL entro spazi ancor più brevi. L'esempio italiano è costituito dalla *Giuseppe Garibaldi* da 13 250 tonnellate, entrata in servizio nel 1985 e che può imbarcare, oltre agli elicotteri, una dozzina di "Harrier" dopo che alla nostra Marina è stato concesso finalmente di disporre di una propria aviazione. [30]

Di questo tipo, sebbene di maggiore dislocamento, sono le sei "portaerei ibride" sovietiche delle classi "Moskva" e "Kiev", entrate in servizio tra il 1967 e il 1987 e che sono state seguite solo nel 1990 dalla prima (e per ora l'unica) vera e propria portaerei d'attacco dell'Unione Sovietica: la *Tbilisi*.

Per ritornare al campo missilistico si deve ricordare che la Marina sovietica, a differenza della US Navy, dette la precedenza a pesanti batterie di ordigni mare-mare imbarcati su incrociatori e cacciatorpediniere, nel tentativo di controbilanciare con essi la netta superiorità occidentale in unità d'altura e soprattutto in navi portaerei. Dotate di siffatto armamento scesero anche in mare nuovi tipi di motovedette del blocco comunista, largamente esportate anche a Marine amiche, soprattutto del Terzo Mondo, e da cui derivarono successivi modelli ad aliscafo sia orientali che occidentali. [31]

Britannici furono invece sia i decisivi studi per la propulsione con turbine a gas, sia i primi miglioramenti alla linea di volo ed alle infrastrutture delle portaerei. A quest'ultimo proposito infatti si ricorda che fu inglese il primo velivolo a reazione (un De Havilland "Vampire") che nel dicembre 1945 decollò ed appontò su una portaerei, per l'esattezza la *Ocean*, mentre parimenti a progetti britannici devono essere fatti risalire sia la catapulta a vapore, che sostituì quella idraulica, sia lo "specchio d'appontaggio", che mandò in pensione il variopinto segnalatore

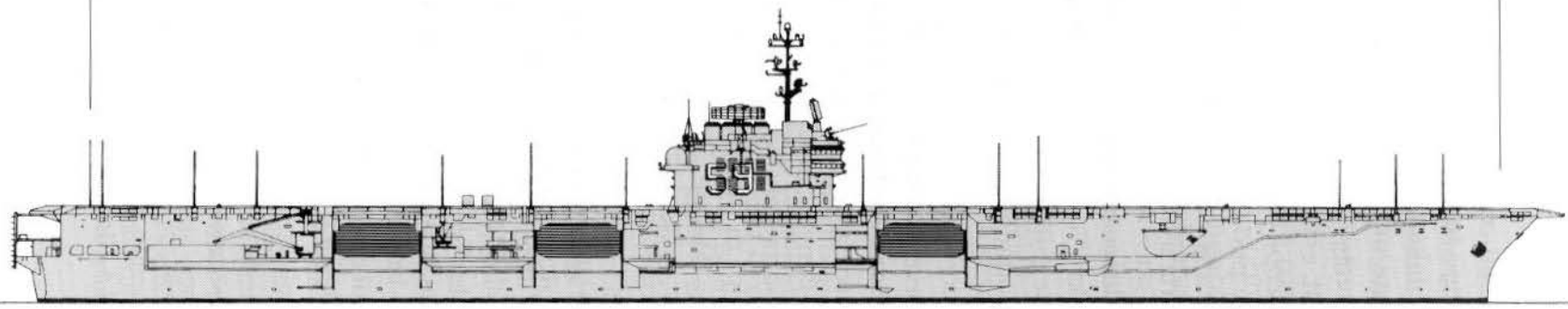
---

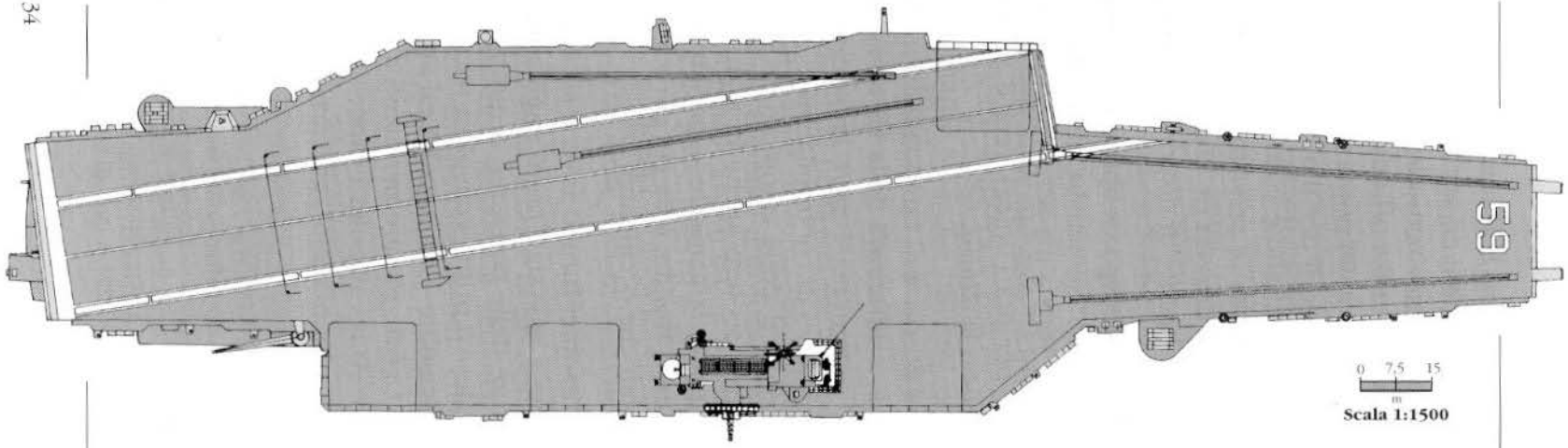
30. F. Bargoni, *Tutte le navi militari d'Italia 1861-1986*, cit., p. 104.

31. La stessa Marina italiana schiera, al momento in cui scriviamo sei aliscafi missilistici della classe "Sparviero". Cfr. Istituto Idrografico della Marina, *Almanacco navale 1990-1991*, a cura di Giorgerini G. e Nani A., Genova, 1990, p. 373 e 400-401.

FORRESTAL

Portaerei d'attacco della Marina degli Stati Uniti





CLASSE "FORRESTAL" – LE PRIME PORTAEREI STATUNITENSI COSTRUITE NEL DOPOGUERRA

CARATTERISTICHE

Dislocamento a p.c.: 79 250 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 331 m
larghezza 39,5 m
larghezza del ponte di volo 76,8 m
immersione 11,3 m

Apparato motore:
4 gruppi turboriduttori Westinghouse
8 caldaie Babcock; 4 eliche
potenza 260 000 hp

Velocità: 33 nodi

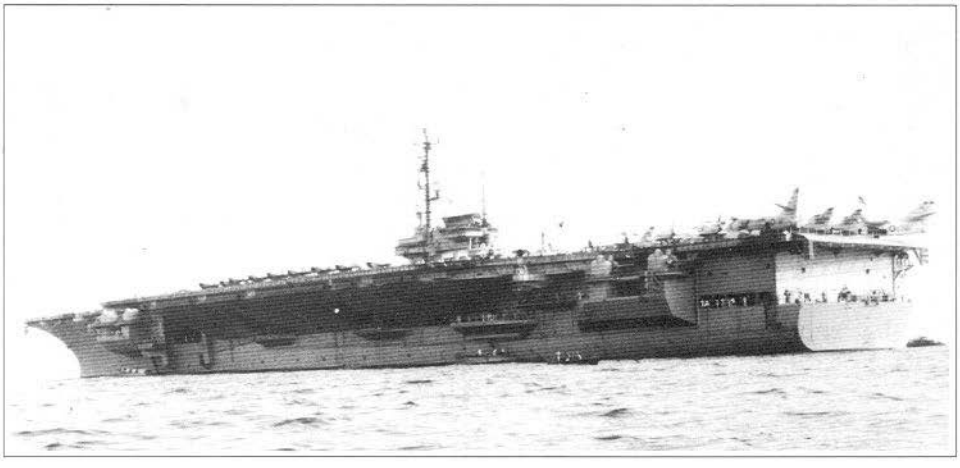
Armamento:
3 impianti ad 8 celle per missili "Sea Sparrow"; III-20/76 CIWS (Close in Weapon System) a 6 canne; 4 lanciarazzi; circa 80 aerei

Protezione: ponte di volo 150 mm

Varo: 11 dicembre 1954

Entrata in servizio: 1° ottobre 1955

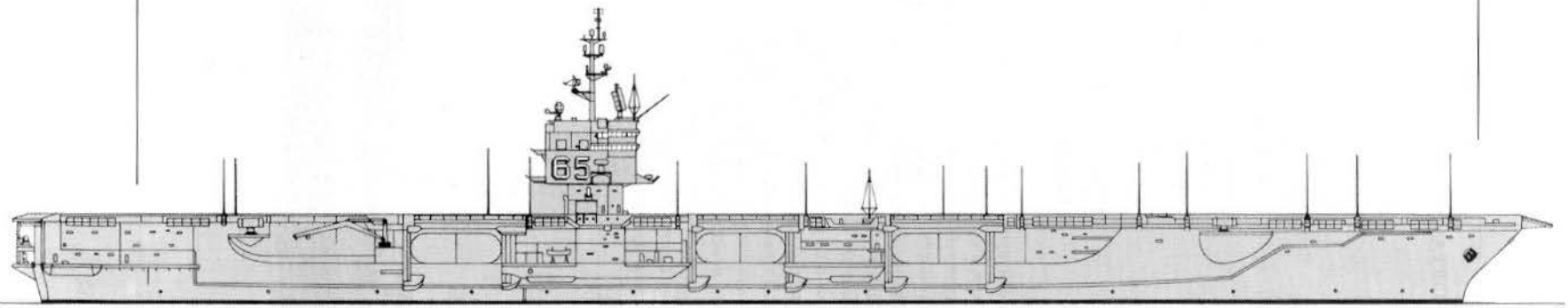
La Forrestal, *che prende il nome da James Forrestal, Segretario alla Difesa degli Stati Uniti negli anni successivi la seconda guerra mondiale, il quale aveva sempre appoggiato le richieste, da parte della Marina, di fondi per la costruzione di portaerei, è la prima di una classe di 4 unità, impostate tra il 1952 e il 1955 e consegnate tra il 1955 e il 1959. Furono le prime portaerei costruite negli Stati Uniti dopo la fine del secondo conflitto mondiale e furono le prime ad incorporare quelle nuove caratteristiche dovute all'avvento degli aviogetti, più pesanti, più specializzati e bisognosi di maggiori quantità di scorte dei loro progenitori ad elica. Le "Forrestal" furono perciò dotate di un ponte di volo più robusto, di catapulte a vapore per il lancio degli aviogetti a pieno carico, di capienti cisterne di carburante avio, di ampi spazi per la manutenzione e i pezzi di ricambio. Le nuove strategie operative, che abbandonavano l'impiego di grandi ondate di velivoli che compivano un'unica missione, involandosi e rientrando tutti insieme, imposero l'adozione del ponte di volo angolato, che consentiva di effettuare contemporaneamente decolli ed atterraggi di sezioni di pochi aerei destinati ad obiettivi diversi. La* Forrestal *è stata sottoposta agli inizi degli anni '80 ad un sostanziale rimodernamento delle apparecchiature ed è attualmente utilizzata per l'addestramento.*



La portaerei Forrestal

ENTERPRISE

Portaerei d'attacco a propulsione nucleare della Marina degli Stati Uniti



0 7,5 15
m
Scala 1:1500

CARATTERISTICHE

Dislocamento standard: 90 970 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 342,3 m
larghezza 40,5 m
larghezza del ponte di volo 78,3 m
immersione 11,9 m

Apparato motore:
4 gruppi turboriduttori
8 reattori nucleari Westinghouse A-1
4 eliche; potenza 280 000 hp

Velocità: 33 nodi

Armamento:
3 impianti ad 8 celle per missili "Sea Sparrow; III-20/76 CIWS (Close in Weapon System) a 6 canne; III-20/80; 4 lanciarazzi RBOC; circa 90 aerei

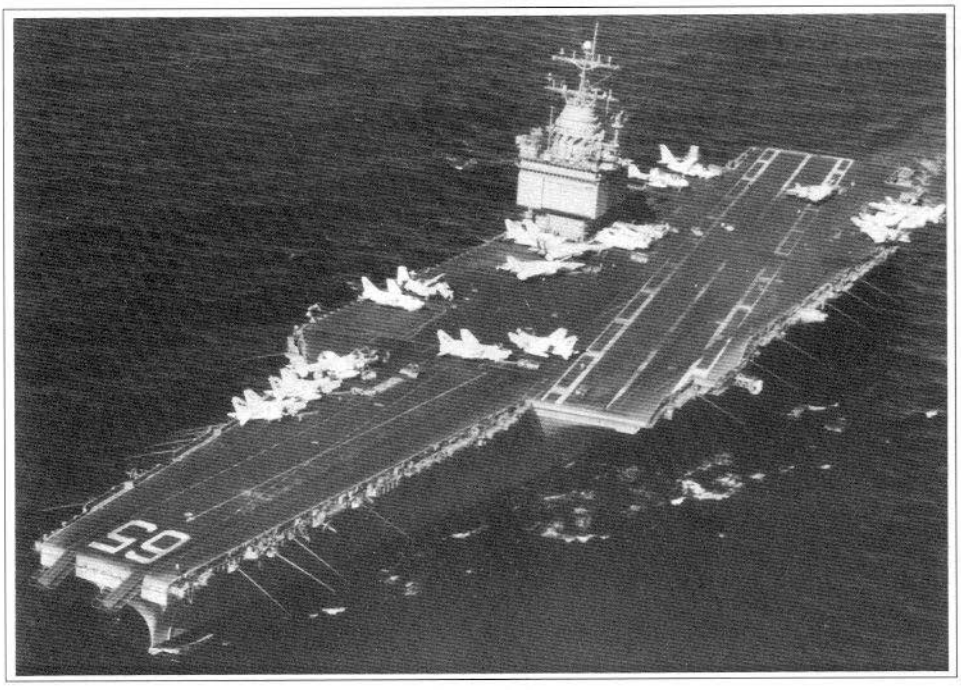
Protezione: ponte di volo 150 mm

Varo: 24 settembre 1960

Entrata in servizio: 25 novembre 1961

LA PORTAEREI A PROPULSIONE NUCLEARE ENTERPRISE

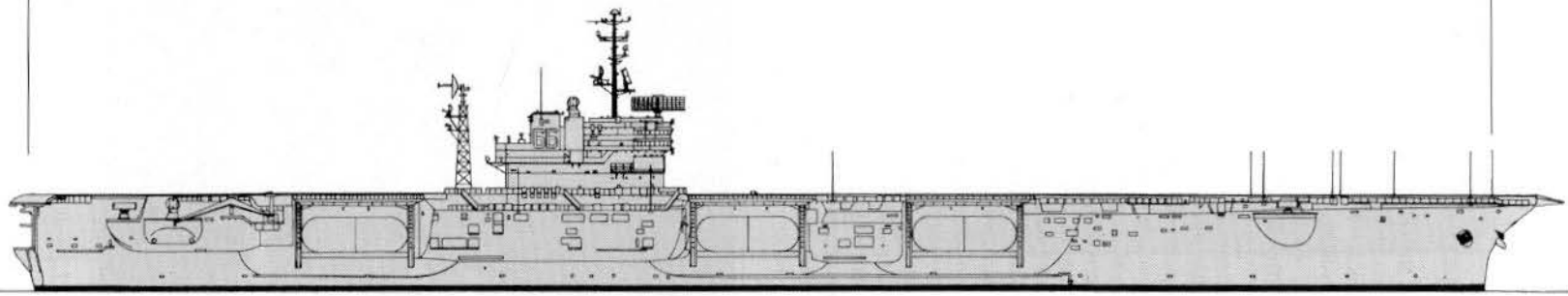
Alla fine degli anni '50 la Marina degli Stati Uniti era impegnata in un serrato programma di costruzione di grandi portaerei d'attacco. Alle 4 unità della classe "Forrestal", appena entrate in servizio, stavano per essere affiancate 4 unità di una versione migliorata, le "Kitty Hawk", dotate ancora di propulsione convenzionale. Tuttavia negli ambienti della Marina molti, con in testa l'ammiraglio Hyman C. Rickover, si battevano per poter vedere realizzato il progetto di una portaerei strategica a propulsione nucleare. Un'unità di questo tipo avrebbe potuto disporre di un'enorme autonomia, grazie anche al fatto che non essendoci più bisogno di grandi depositi di nafta, molto spazio avrebbe potuto essere utilizzato per il carburante avio e le necessità logistiche del gruppo di volo. Per il Fiscal Year 1958 il Congresso decise di autorizzare la costruzione di una portaerei a propulsione nucleare, cui venne imposto il nome di Enterprise, *e che doveva costituire una sorta di banco di prova per poter valutare quale indirizzo scegliere per le successive costruzioni. L'unità, pur incorporando moltissime novità, fu completata in 33 mesi, più o meno il tempo necessario alla costruzione di una portaerei tradizionale, ma con un costo superiore del 70%. Questa spesa impressionò a tal punto il Congresso che la concessione dei fondi per la costruzione delle ultime due "Kitty Hawk" slittò di alcuni anni e la Marina dovette attendere fino al 1967, prima di poter nuovamente ottenere l'autorizzazione alla costruzione di una seconda portaerei a propulsione nucleare. L'*Enterprise, *che all'epoca del suo completamento era la più grande nave del mondo, è dotata di 4 catapulte, 2 a prora e 2 sul ponte angolato e di 4 ascensori, 3 a dritta e 1 a sinistra, quest'ultimo collocato verso poppa in modo da non interferire con le operazioni di decollo. Tra il 1979 e il 1982 è stata sottoposta a lavori di rimodernamento nel corso dei quali l'isola è stata notevolmente modificata. Nel 1993 l'*Enterprise *è tornata nuovamente in cantiere per eseguire i 2 anni di lavori previsti dal programma SLEP (Service Life Extension Programme), con il quale la Marina degli Stati Uniti intende prolungare la vita operativa delle più anziane portaerei d'attacco oltre il 2000.*



La portaerei Enterprise *fotografata il 12 Nov. 1978 nelle acque della California*

AMERICA

Portaerei d'attacco della Marina statunitense



0 7,5 15
m
Scala 1:1500

CARATTERISTICHE

Dislocamento a p.c.: 79 724 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 319,3
larghezza 39,6 m
larghezza del ponte di volo 76,8 m
immersione 11,3 m

Apparato motore:
4 gruppi turboriduttori Westinghouse
8 caldaie Foster Wheeler
4 eliche
potenza 280 000 hp

Velocità: 33 nodi

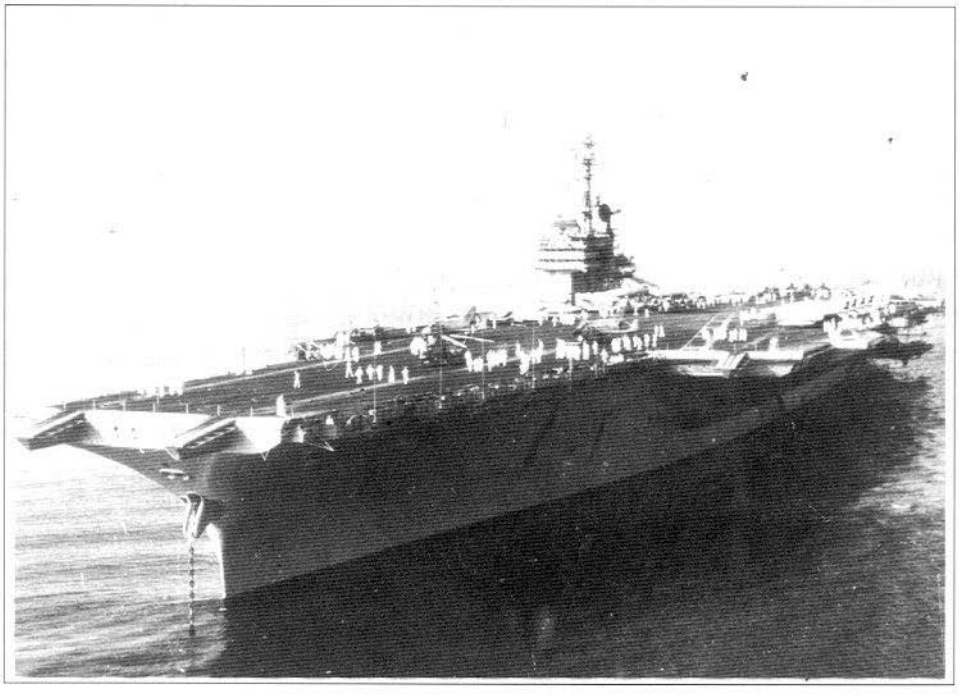
Armamento:
3 impianti ad 8 celle per missili "Sea Sparrow"
III-20/76 CIWS (Close in Weapon System)
a 6 canne; 4 lanciarazzi; circa 90 aerei

Varo: 1° febbraio 1964

Entrata in servizio: 23 gennaio 1965

LA PORTAEREI D'ATTACCO AMERICA

Dopo l'entrata in servizio delle quattro portaerei classe "Forrestal" la Marina degli Stati Uniti ottenne dal Congresso l'autorizzazione ad avviare la costruzione di altre quattro unità d'attacco. La costruzione delle prime due, la Kitty Hawk *e la* Constellation *terminò nel 1961, ma solo nel 1965 poté entrare in servizio la terza unità della classe, l'*America, *a causa dell'enorme dispendio di fondi provocato dalla costruzione dell'*Enterprise, *la prima portaerei d'attacco a propulsione nucleare. Nel 1968 fu completata la* John F. Kennedy *che è l'ultima portaerei a propulsione convenzionale costruita dagli Stati Uniti. Le "Kitty Hawk" hanno una disposizione più razionale dei locali interni rispetto alle "Forrestal" il che consente un migliore sfruttamento dello spazio a favore delle officine di manutenzione e degli hangar per i velivoli. Sono in grado di imbarcare un intero gruppo di volo, composto di aerei di ogni specialità, la caccia, l'attacco, la ricognizione, la lotta antisom, la guerra elettronica, il rifornimento in volo e il salvataggio degli equipaggi abbattuti. Sono dotate di sistema di appontaggio automatico PLAT (Pilot Landing Air Television). L'*America *è stata la prima portaerei a ricevere l'apparato ASCAC (Anti Submarine Classification and Analysis Center) utilizzato per coordinare l'azione del proprio gruppo di volo antisom con quella di altre forze navali od aeree. Sarà sottoposta ai lavori del programma SLEP (Service Life Extension Programme) tra il 1996 e il 1999.*



La portaerei America *(foto 1966)*

addetto alla manovra di rientro degli aerei, sia il "ponte angolato", che permette tuttora alle portaerei di effettuare contemporaneamente le operazioni di lancio e di recupero dei velivoli. [32]

Anche sotto le superfici marine la tecnologia del secondo dopoguerra, sia occidentale che orientale, ha mostrato tutta la sua potenzialità, perfezionando i siluri e dotandoli anche di filo-guida e di efficaci testate autocercanti, inventando una combinazione tra il missile ed il siluro antisom (armi tipo "Subroc") e soprattutto imbarcando sugli stessi sommergibili apparati motori nucleari e missili balistici a media e lunga gittata (4000-10 000 chilometri) del tipo "Polaris" e "Poseidon".

Quest'ultima combinazione ha dato origine ad un altro temibilissimo sistema d'arma "strategico", che assomma alla tradizionale ed occulta insidiosità del sommergibile un'autonomia praticamente illimitata, velocità e quote sottomarine nettamente superiori a quelle dei più evoluti U-boote della seconda guerra mondiale ed un potere "deterrente" che fino a quel momento le flotte subacquee non avevano mai avuto. È nato così un altro strumento di terrore o di dissuasione che si è affiancato a quello rappresentato dalle portaerei strategiche. [33]

Grazie a queste caratteristiche gli attuali battelli subacquei hanno meritato la definizione di sottomarini, anziché di sommergibili, sottolineando in tal modo che le profondità degli abissi sono divenute oggidì il loro abituale e non temporaneo ambiente operativo, quando essi sono dotati di propulsione nucleare. [34]

Il primo sottomarino con motore atomico è stato l'americano *Nautilus* che ha portato il nome sia dei battelli sperimentati senza successo da Robert Fulton in Francia tra il luglio 1800 e l'agosto 1801, sia quello caro a Giulio Verne nel suo fantastico libro "Ventimila leghe sotto i mari". Esso entrò in servizio nel 1955 e tre anni dopo fu il primo battello a passare

---

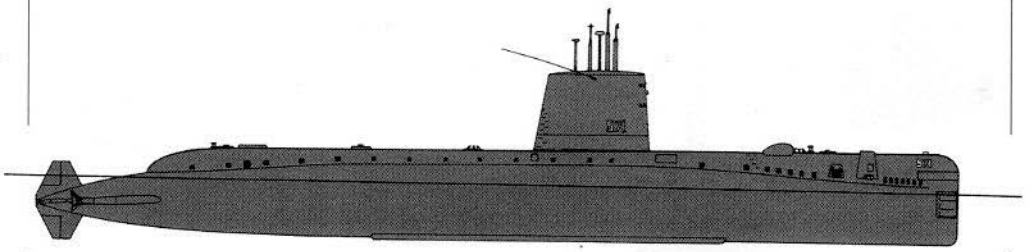
32. B. Ireland, *The aircraft carrier*, Secaucus, Chartwell Books, 1979, p. 129-131. Non è inutile qui ricordare che furono del resto gli inglesi ad inventare la stessa portaerei ed a renderla operativa già nel corso della prima guerra mondiale.

33. A. De Falco, "La storia segreta dei missili", in *Storia Illustrata*, luglio 1970.

34. La propulsione atomica è così definita dal combustibile nucleare (di solito modeste quantità di uranio o plutonio) che genera il vapore necessario per alimentare le turbine e che si consuma molto lentamente durante il processo di fissione senza bisogno di aria, che è invece indispensabile ai normali motori diesel.

NAUTILUS

Sottomarino d'attacco a propulsione nucleare della Marina degli Stati Uniti



0 4 8
m
Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento a p.c. in superficie: 3764 t

Dislocamento a p.c. in immersione: 4040 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 98,6 m
larghezza 8,4 m
immersione 6,7 m

Apparato motore:
2 gruppi turboriduttori Westinghouse
1 reattore nucleare Westinghouse S2W; 1 elica potenza 16 500 hp

Velocità:
20 nodi in superficie
23 nodi in immersione

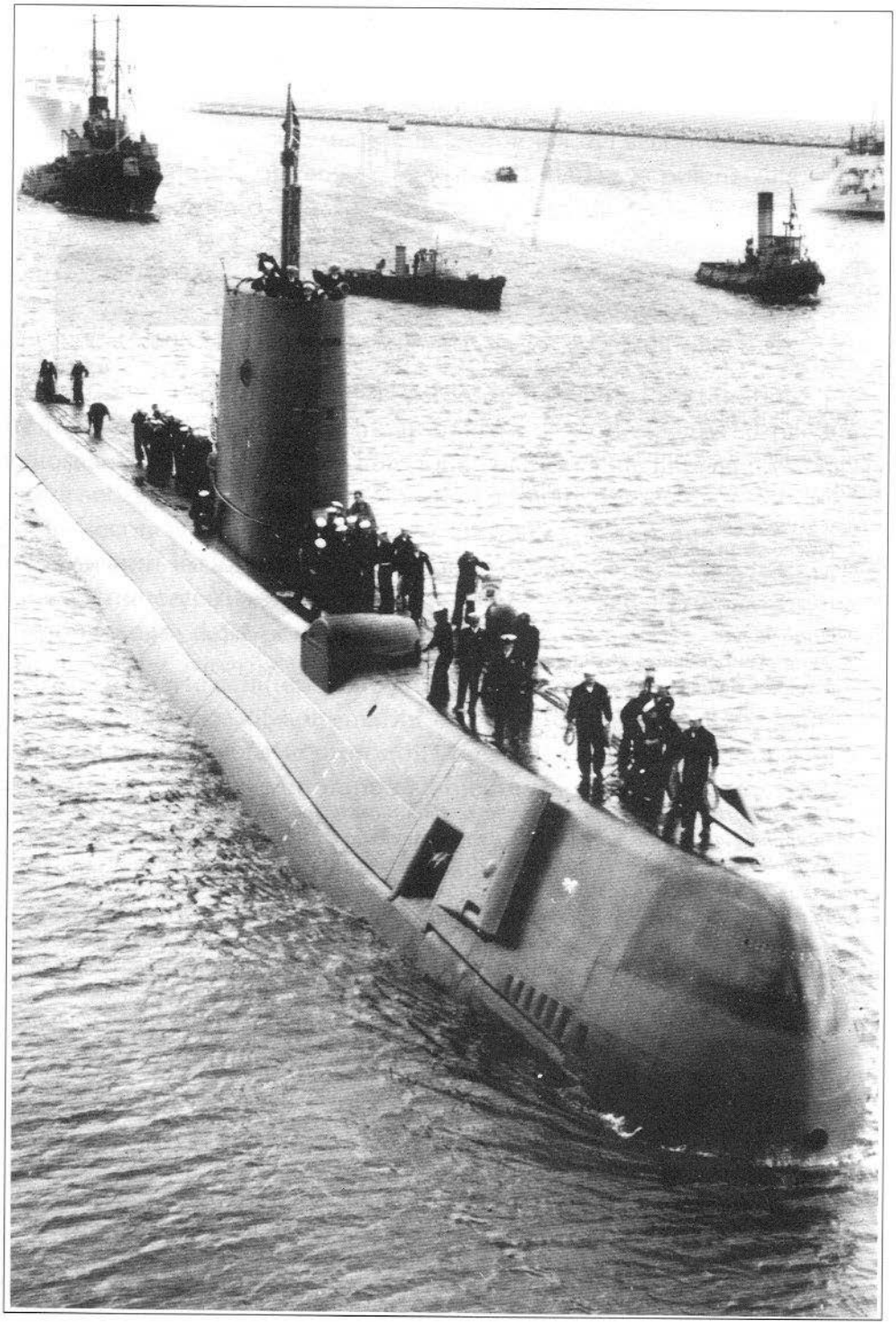
Armamento:
6 tubi lanciasiluri da 533 mm

Varo: 21 gennaio 1954

Entrata in servizio: 30 settembre 1954

Radiazione: 1980

Fin dalle prime formulazioni teoriche, confermate dalle applicazioni pratiche, la produzione di energia ottenuta attraverso la fissione nucleare mostrò due innegabili vantaggi rispetto ai sistemi tradizionali: la necessità di ridottissime quantità di combustibile e l'assenza di residui gassosi della combustione. Queste caratteristiche la rendevano ideale per la propulsione dei battelli subacquei che, inoltre, avrebbero potuto evitare di emergere per ricaricare le batterie dei motori elettrici utilizzati nella navigazione in immersione, molto meno potenti delle turbine. La possibilità di trascorrere lunghi periodi al di sotto della superficie avrebbe consentito di abbandonare quelle forme dello scafo che, necessarie per garantire una buona tenuta al mare, ostacolavano, in immersione, la penetrazione nel fluido. A questi vantaggi si contrapponevano i problemi derivanti dalla necessità di schermare il reattore nucleare, di adottare tutte le misure necessarie a prevenire incidenti che avrebbero potuto assumere proporzioni gravissime e di garantire all'equipaggio il mantenimento di buone condizioni di purezza dell'aria durante i lunghi periodi trascorsi al di sotto della superficie. Alla fine della seconda guerra mondiale il capitano di vascello Hyman C. Rickover propose al Dipartimento della Marina degli Stati Uniti di realizzare un primo esemplare di battello subacqueo propulso da una turbina azionata dal vapore prodotto con un reattore nucleare. Il sottomarino fu impostato dopo alcuni anni di sperimentazione nel 1953 e ricevette il nome di Nautilus. *Essendo un'unità sperimentale venne presto superata dalle nuove realizzazioni, ma memorabile resta il suo viaggio al di sotto della calotta polare artica, condotto con l'ausilio di un sistema di navigazione inerziale. Tra il 1972 e il 1974 il* Nautilus *fu destinato alla sperimentazione di apparecchiature per la comunicazione subacquea e nel 1980 è stato radiato ed adibito a nave museo.*



Il sottomarino Nautilus *fu il primo battello subacqueo a propulsione nucleare*

sotto i ghiacci del Polo Nord, seguito poi nell'impresa da altri ed ancor più sofisticati sottomarini atomici, sia americani che sovietici. [35]

Purtroppo l'opinione pubblica è propensa a credere che il termine "atomico", attribuito oggidì ai sottomarini ed a qualche portaerei ed incrociatore, identifichi l'armamento anziché il sistema propulsivo della nave. Eppure, per evitare tale errata interpretazione, basterebbe ricordare che sono anche esistite alcune unità "nucleari" non militari, come il rompighiaccio sovietico *Lenin* del 1959 ed il mercantile americano *Savannah* del 1960. [36]

Ancora più esattamente, non tutti i sottomarini "atomici" sono armati con armi nucleari e molti di essi non hanno nemmeno l'armamento missilistico. Infatti esistono tuttora sottomarini a propulsione nucleare (ed anche convenzionale, cioè diesel-elettrica) adibiti all'attacco silurante contro navi di superficie o sommergibili avversari. Essi sono rispettivamente chiamati "sottomarini d'attacco" e "hunter-killer" e sono tutt'al più armati con speciali siluri autocercanti. Diversa è l'appena esaminata classe dei battelli "lanciamissili strategici" che, oltre alla propulsione atomica, posseggono effettivamente sedici o più missili balistici nucleari, destinati a bombardare il territorio nemico. [37]

Tra le innovazioni tecnologiche del nostro tempo non possono essere infine dimenticate le contromisure elettroniche che hanno il triplice compito di distruggere direttamente i radar avversari, usando razzi che si autodirigono sulle stesse emittenti elettroniche, di dirottare i missili in arrivo e, più in generale, di confondere od accecare interi sistemi di comando e controllo nemici. Nella recente guerra del Golfo sono stati anche sperimentati i missili antimissile (tipo Patriot), i "missili da crociera" (o Cruise), lanciati da navi, sommergibili ed aerei e che si dirigono

---

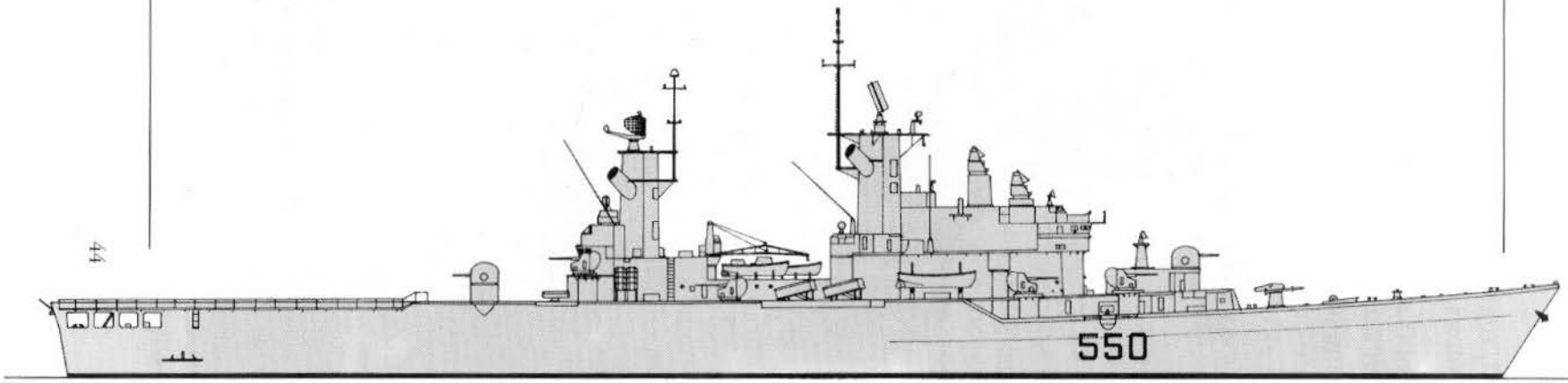
35. Per i falliti esperimenti di Robert Fulton cfr. A. Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna (secoli XVI-XIX)*, Milano, Mursia, 1990, p. 257-258.

36. B. Landstrom, *La nave*, Milano, Martello, 1962, p. 308-309. *Il Savannah* ha ripetuto il nome di un veliero americano munito di macchina ausiliaria, che viene considerato come la prima nave a vapore ad aver attraversato nel 1819 l'Atlantico, sebbene la maggior parte del suo viaggio sia stata effettuata a vela.

37. V.N. Fraddosio, "Le armi del sommergibile" in *Rivista Marittima*, luglio 1965. Quasi tutti i missili balistici attuali sono dotati di "testate" multiple, in grado cioè di dirigersi automaticamente su bersagli diversi ed anche molto distanti tra loro.

VITTORIO VENETO

Incrociatore portaelicotteri della Marina italiana



0 4 8
m
Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento normale: 9200 t

Dimensioni:

lunghezza f.t. 179,6 m
larghezza 19,4 m
immersione 7,8 m

Apparato motore:

2 gruppi turboriduttori
4 caldaie
2 eliche; potenza 73 000 hp

Velocità: 31 nodi

Armamento:

1 impianto binato per missili "Standard ER + ASROC"; 4 impianti "Teseo" per missili "Otomat Mk II"; VIII-76/62; VI-40/70; 2 lanciarazzi da 105 mm; 6 tubi lanciasiluri A.S.; 6 elicotteri

Varo: 5 febbraio 1967

Entrata in servizio: 10 luglio 1969

GLI INCROCIATORI PORTAELICOTTERI ITALIANI

*Tra il 1958 e il 1964 la Marina italiana si dotò di due incrociatori portaelicotteri, l'*Andrea Doria *e il* Caio Duilio, *che furono le prime grandi unità dotate di un ampio ponte di volo da cui potevano operare i mezzi ad ala rotante destinati alla lotta antisommergibile. Sulla base di quella esperienza nel 1965 fu impostato il* Vittorio Veneto, *che, rispetto alle unità da cui derivava si differenziava non solo per le maggiori dimensioni, ma anche per la superiore efficacia del sistema missilistico integrato "Aster", composto dal lanciarazzi antisommergibile "ASROC" e dal missile superficie-aria "Terrier", ora sostituito dal più moderno "Standard". Inoltre il* Vittorio Veneto *poteva imbarcare un maggior numero di elicotteri disponendo di ponte di volo e di hangar di dimensioni maggiori. Già sottoposta ad un primo ciclo di lavori di rimodernamento, durante il quale è stato notevolmente potenziato l'armamento iniziale, l'unità è stata nuovamente ai lavori tra il 1989 e il 1990.*

L'incrociatore portaelicotteri Vittorio Veneto

a bassissima quota sull'obiettivo "leggendo" una carta topografica inserita nel loro computer, nonché le cosiddette "bombe intelligenti", guidate da telecamere o da apparati laser.

5. Le scelte operative e dottrinarie tra cielo e mare e l'affermazione del deterrente strategico imbarcato

Abbiamo già detto che, fin dagli ultimissimi mesi della guerra nel Pacifico, le portaerei americane svolsero un nuovo compito di caratteristiche strategiche, consistente nel portare con i propri velivoli imbarcati l'offesa ben dentro il territorio giapponese, prendendo di mira l'apparato produttivo e logistico nemico e appoggiando così i bombardamenti, sempre strategici, contemporaneamente svolti dai poderosi B-29 dell'USAAF decollati dalle isole Marianne.

Tuttavia, con lo scoppio della guerra fredda e con la creazione nel 1947 dell'USAF, cioè dell'Arma Aeronautica americana indipendente (fino a quel momento tutto ciò che volava negli Stati Uniti era sotto controllo della Marina e dell'Esercito), prevalsero inizialmente a Washington le teorie e le richieste aviatorie, nella convinzione che un futuro conflitto tra i due blocchi sarebbe stato combattuto alle massime distanze e con il pressoché esclusivo impiego delle bombe atomiche. Tale sopravvalutazione del potere aereo fu anche alimentata dalle vicende del blocco di Berlino del 1948-1949 e dai gonfiati resoconti dell'U.S. Strategic Bombing Survey circa i presunti risultati decisivi delle incursioni dei B-29 sul Giappone. [38]

Questo unidirezionale entusiasmo per il binomio grande velivolo-arma nucleare, che rispolverava le antiche teorie sul "dominio dell'aria" dell'italiano Douhet e dell'americano Mitchell, contagiò anche l'Unione Sovietica, dove si stava altresì predisponendo una potente aliquota missilistica intercontinentale. A Mosca però si procedette meno drasticamente su quella strada e si accettò anche l'idea che i futuri conflitti avrebbero potuto essere "limitati" e non necessariamente "nucleari".

Così, mentre le Forze Armate sovietiche continuarono a curare anche gli armamenti cosiddetti "convenzionali", soprattutto in materia di mezzi corazzati, di artiglierie, di incrociatori (i tipi "Sverdlov") e perfino di

---

38. Sugli ottimistici e perfino irrealistici rapporti concernenti gli effetti dei bombardamenti strategici americani sul Giappone vds. A. Santoni, *Storia e politica Navale dell'età contemporanea*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1993, p. 344-345.

armi individuali (è di quell'epoca l'introduzione del famoso e tuttora apprezzatissimo fucile d'assalto Kalashnikov AK-47), negli Stati Uniti venne repentinamente sacrificato sull'altare aeronautico il neonato strumento strategico imbarcato. Una delle vittime illustri fu la progettata portaerei d'attacco *United States* da 65 000 tonnellate, la cui costruzione venne cancellata nel 1949 a favore della realizzazione del nuovo bombardiere a largo raggio B-36. [39]

La risultante svalutazione del complessivo potere navale non investì solo la U.S. Navy, ma colpì contagiosamente tutte le altre Marine occidentali, nel cui ambito, come stava accadendo negli Stati Uniti, vennero messe in disarmo più unità di quanto fosse ragionevole.

Oltre che da libere scelte dottrinarie, frutto di una meditata riflessione, il potere navale o, meglio, aeronavale della neonata NATO fu poi rivalutato da fatti contingenti, come le già accennate guerre per la decolonizzazione, nonché il conflitto di Corea, la sfida sovietica sui mari, la crisi di Cuba e le prime fasi della guerra nel Vietnam, di cui ci interesseremo più avanti. In Occidente si riconobbe così a poco a poco che le Forze Armate dovevano essere più flessibili, atte cioè ad affrontare anche conflitti limitati, che i grandi bombardieri di base a terra avevano le loro limitazioni di impiego e di efficacia e che in particolare le flotte rappresentavano pur sempre l'unico strumento in grado di sostenere con continuità la propria presenza militare in ogni angolo del globo.

I primi sintomi del rinnovato apprezzamento nei confronti delle forze navali furono rappresentati dagli studi miranti al miglioramento degli apparati propulsivi e dei sistemi d'arma imbarcati e si manifestarono poi completamente con il riconoscimento della rilevante funzione strategica della portaerei come vettore mobile di velivoli atti a penetrare nel territorio nemico da direzioni variabili. Era infatti divenuto ormai possibile non solo imbarcare sulle portaerei aviogetti in grado di trasportare bombe atomiche a lunga distanza e su differenti rilevamenti, ma anche farli decollare ed appontare con sicurezza, grazie alle nuove catapulte a vapore, ai ponti angolati e ai rivoluzionari specchi d'appontaggio. [40]

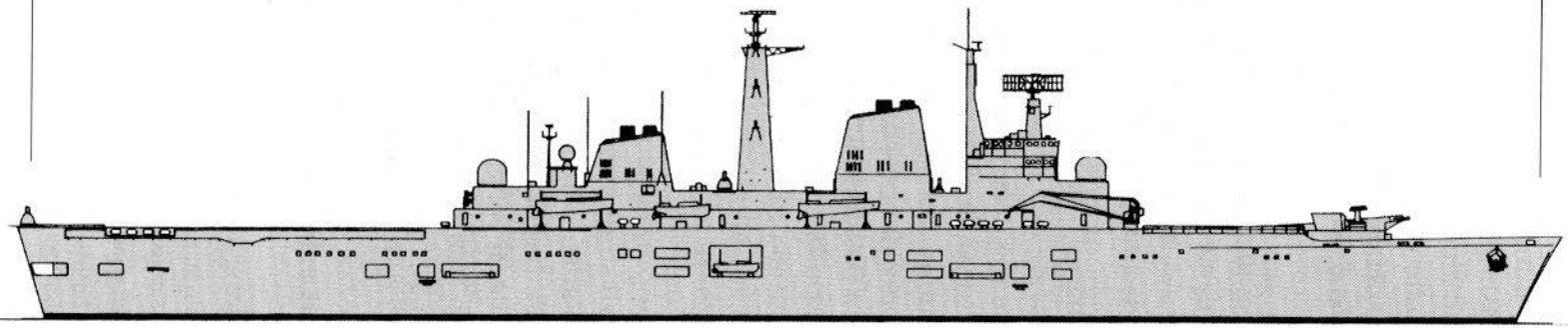
---

39. Determinante nella vicenda sembra sia stato il parere del generale Eisenhower, che a quel tempo fungeva da consigliere militare del presidente Truman.

40. La catapulta a vapore, oltre a permettere il decollo dei più pesanti aerei imbarcati entro uno spazio minimo di 80 m ha liberato la portaerei dal tradizionale obbligo di volgere la prora al vento prima delle operazioni di volo.

INVINCIBLE

Portaerei V/STOL della Marina britannica



0 5 10
m
Scala 1:1000

CARATTERISTICHE

Dislocamento: 20 000 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 206,6 m
larghezza 27,5 m
larghezza del ponte di volo 31,9 m
immersione 7,3 m

Apparato motore:
4 turbine a gas Rolls-Royce Olimpus TM-3B
2 eliche
potenza 112 000 hp

Velocità: 29 nodi

Armamento:
1 impianto binato per missili "Sea-dart"; III-30/70 mm CIWS (Close in Weapon System) a 7 canne "Goalkeeper"; II-20 mm CIWS a 6 canne; II-20/75 mm; 2 lanciarazzi "Corvus"; 10 elicotteri; 5 aerei V/STOL

Varo: 3 maggio 1977

Entrata in servizio: 1980

LE PORTAEREI V/STOL CLASSE "INVINCIBLE"

*Con l'abbandono del ruolo di grande potenza la Gran Bretagna perse qualsiasi interesse nella costruzione di nuove portaerei d'attacco. L'aviazione navale britannica si trovò così costretta per lungo tempo ad utilizzare unità risalenti alla seconda guerra mondiale. A metà degli anni '70, quando fu autorizzata la costruzione di 3 nuovi incrociatori portaeromobili, tutte le portaerei rimaste in servizio nella Royal Navy erano ormai al limite della loro vita utile operativa e con la radiazione dell'*Ark Royal, *avvenuta nel 1978, la Fleet Air Army si vide costretta a rinunciare al "Phantoms", i famosi caccia bisonici, che non potevano più operare per ragioni di dimensioni dalle altre unità rimaste in linea. La situazione era in parte bilanciata dai positivi risultati forniti dalla sperimentazione operativa dei velivoli a decollo verticale "Sea Harrier", avvenuta sulla portaelicotteri* Hermes. *L'entrata in servizio nel 1982 dell'*Invincible, *il primo dei tre incrociatori portaeromobili della omonima classe, che fu presto riclassificato portaerei V/STOL, consentì di ridare alla Marina britannica la necessaria efficacia operativa in tutti quei ruoli in cui la componente imbarcata, composta di elicotteri "Sea King" e aerei VTOL "Sea Harrier", poteva fornire il suo insostituibile contributo: la difesa antiaerea, la lotta antisom e l'attacco contro le forze navali nemiche. Nel 1982 entrò in servizio l'*Illustrious, *seguita nel 1985 dall'*Ark Royal, *ma solo due unità sono mantenute contemporaneamente operative. L'*Invincible *è stata sottoposta tra il 1986 e il 1989 a lavori destinati a migliorarne le capacità operative, lavori che saranno eseguiti entro il 1995 anche sulle altre unità della classe.*

*L'*Invincible *di ritorno dalla vittoriosa campagna delle Falkland accolta festosamente da imbarcazioni di ogni genere*

Pertanto, tra gli Anni Cinquanta e Sessanta, le Marine oceaniche occidentali misero mano al rimodernamento delle logore portaerei rimaste in servizio ed intrapresero la costruzione di nuovi tipi, che ai tradizionali compiti tattici e di appoggio abbinavano le ormai irrinunciabili funzioni strategiche. Nacque così la famosa classe "Forrestal" americana del 1955, prima di una lunga serie di grandi unità statunitensi di questo tipo tuttora in corso di sviluppo, e furono anche costruite nel 1955 e nel 1959 le ultime due portaerei d'attacco della Royal Navy, cioè l'*Ark Royal* e la *Hermes*, nonché le francesi *Clemenceau* e *Foch* del 1961 e 1963. [41]

Con la definitiva rivalutazione, soprattutto negli Stati Uniti, delle portaerei strategiche, le ultime delle quali a propulsione nucleare e percio dotate di autonomie fino ad allora inimmaginabili, la U.S. Navy fu in grado di mettere in mare Task Forces di grandissima mobilità, spesso comprendenti incrociatori anch'essi atomici, che a partire dagli Anni Sessanta fecero gravare sul Patto di Varsavia una minaccia temibilissima. [42]

Come abbiamo detto, infatti, la Marina sovietica, quella cioè precedente al crollo del comunismo, non ha mai disposto di una vera portaerei, cosicché gran parte del suo pur impressionante dispositivo dovette essere distolta da compiti offensivi ed essere destinata a contrastare la suddetta minaccia. Nello stesso tempo neanche le altre Marine occidentali, con la sola eccezione di quella francese, hanno potuto mantenere in questo campo il passo della U.S. Navy e si sono limitate, come la Marina sovietica, a varare i cosiddetti incrociatori "tuttoponte" o "portaeromobili", cioè navi portaelicotteri con modesta componente di velivoli ad ala fissa e a decollo corto o verticale (STO/VL).

Nello stesso tempo progredivano anche i modelli di aerei imbarcati americani a grandi prestazioni, che passarono ad esempio dai pur validissimi

---

41. In Gran Bretagna venne anche redatto nel 1963, ma annullato tre anni dopo, un progetto di una portaerei rivoluzionaria, avente tra l'altro non un ponte angolato, ma un unico largo ponte di volo con tre corsie parallele, rispettivamente per il decollo, l'appontaggio e il parcheggio dei velivoli. In Francia invece, come preciseremo in seguito, è attualmente in corso di realizzazione la portaerei a propulsione nucleare *Charles De Gaulle*.

42. Si ricorda che la prima portaerei a propulsione nucleare, l'*Enterprise* in grado di navigare ininterrottamente per cinque anni, è stata completata nel 1961 e che dopo di essa sono entrate in servizio finora altre sei similari unita, con due ulteriormente in programma. Dello stesso 1961 è poi il primo incrociatore nucleare americano, il *Long Beach*, destinato proprio alla scorta di tali portaerei e che è stato seguito fino ad oggi da otto altri esemplari di simili caratteristiche.

F-4 "Phantom" e A-4 "Skyhawk" agli attuali F-14 "Tomcat" ed F-18 "Hornet", con un incremento generale di efficacia calcolato intorno al 250%. [43]

* * * * *

Alla fine della seconda guerra mondiale, nel ricordo del fallimento della campagna sottomarina tedesca in Atlantico, avvenuta ventisei anni dopo l'identico risultato negativo registrato dagli "U-boote" del primo conflitto mondiale, si diffuse la convinzione che il sommergibile fosse un arma ormai superata. Tuttavia gli esperimenti compiuti nel secondo dopoguerra da sovietici ed anglo-americani sui tardivi modelli germanici ad alte prestazioni subacquee (tipi "XXI", "XXIII" e "Walther"), nonché lo sviluppo dei siluri ad influenza, rivalutarono negli Anni Cinquanta le flotte sottomarine, così come stava accadendo alle portaerei.

Anche in campo subacqueo tuttavia le Marine dei due blocchi contrapposti scelsero, almeno inizialmente, una differente dottrina. La Marina sovietica puntò soprattutto ad incrementare numericamente la propria flotta sottomarina, che diventò ben presto la più grande del mondo, accontentandosi di imitare pedissequamente i modelli catturati ai tedeschi, mentre in Occidente e soprattutto in Gran Bretagna e negli Stati Uniti ci si orientò sul perfezionamento di tali modelli e quindi sulla qualità anziché sulla quantità.

Di conseguenza sia la Royal Navy che la U.S. Navy, dopo i primi lavori di adattamento dei propri esistenti sommergibili, si imbarcarono in seri programmi di ricerca tendenti a dare vita a nuove classi di battelli ad alte prestazioni. La Marina americana anzi costruì appositamente nel 1953 lo sperimentale *Albacore* a propulsione diesel-elettrica, che tra l'altro fu il primo sommergibile con scafo "a goccia", cioè con alte capacità idrodinamiche, e che diventò il prototipo di tutti i moderni sottomarini. [44]

Dai nuovi e da noi già ricordati "sottomarini d'attacco" antinave e da quelli "hunter-killer" (SSK), antisom, armati con sofisticati siluri autocercanti, si passò quindi ai battelli a propulsione nucleare che, come abbiamo detto nel precedente paragrafo, ebbero il loro progenitore nel

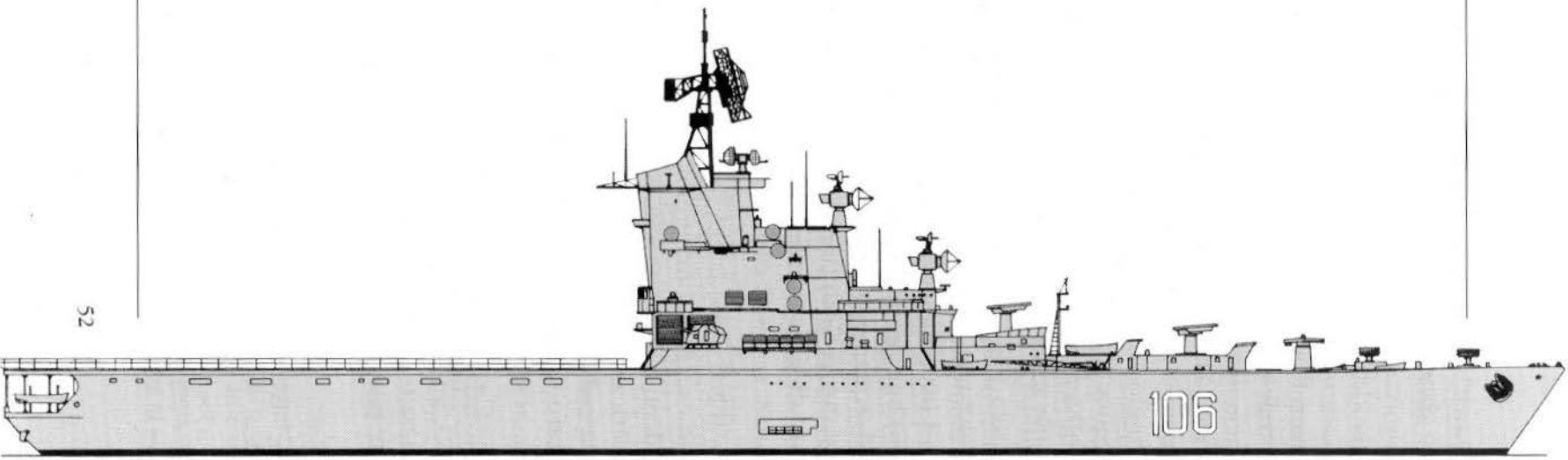
---

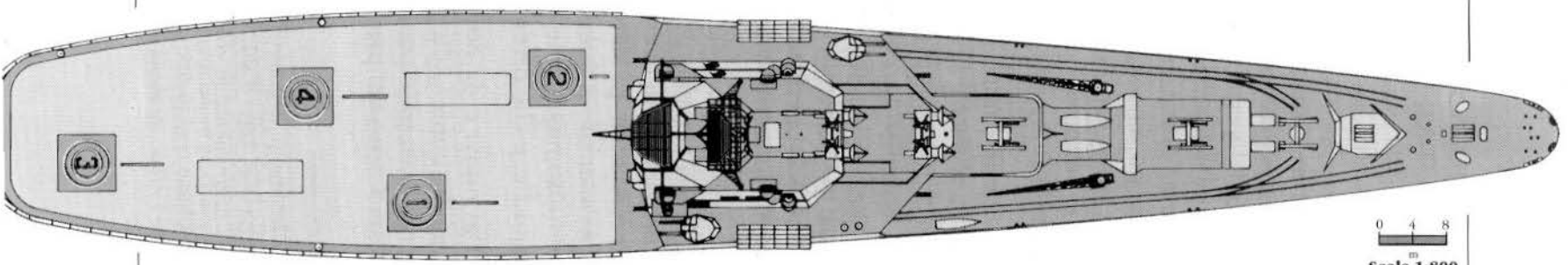
43. Attualmente le grandi portaerei americane imbarcarcano da 80 a 90 velivoli tra intercettori, aerei d'attacco, antisom, da ricognizione da contromisure elettroniche e da rifornimento in volo.

44. Sebbene questo tipo di informazioni sia sempre velato dalla riservatezza, sembra che l'*Albacore* abbia sfiorato già in quell'epoca 30 nodi di velocita in immersione.

MOSKVA

Incrociatore portaeromobili della Marina sovietica





0 4 8
m
Scala 1:800

LE PORTAELICOTTERI SOVIETICHE MOSKVA E LENINGRAD

CARATTERISTICHE

Dislocamento p.c.: 19 500 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 190,5 m
larghezza 26 m
larghezza del ponte di volo 34 m
immersione 7,6 m

Apparato motore:
2 gruppi turboriduttori
4 caldaie; 2 eliche
potenza 100 000 hp

Velocità: 30 nodi

Armamento:
2 impianti binati per missili "SA-N-3"
1 impianto binato per missili "SUW-N-1"
IV-57/80; 2 lanciarazzi A.S. da 250 mm
15-20 elicotteri

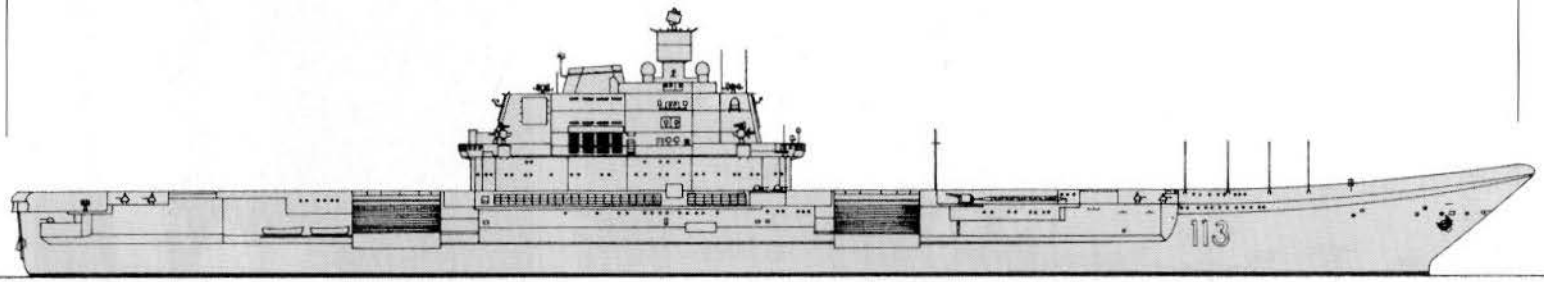
Varo: 1965

Entrata in servizio: 1967

Fino alla metà degli anni '60 l'Unione Sovietica fu l'unica tra le grandi potenze navali a non aver mai iniziato la costruzione di unità navali il cui armamento principale fosse costituito da velivoli. Con i compiti di controsuperficie, di attacco al traffico e di lotta antisom affidati ad altri tipi di unità e con una presenza politico-strategica nel mondo affidata al massiccio invio di armi e di esperti militari più che allo spiegamento di ingenti forze sotto la propria bandiera, l'Unione Sovietica non si trovò mai spinta a dotare la propria Marina di portaerei. La continua crescita della flotta statunitense di sottomarini armati con missili balistici a testata nucleare costrinse però anche la Marina sovietica a programmare la costruzione di due unità dotate di una forte componente di elicotteri, uno dei mezzi più efficaci nella lotta contro i battelli subacquei. Le due navi, battezzate Moskva *e* Leningrad *sono armate con elicotteri Kamov Ka-25 "Hormone", con missili SUW-N-1 e con 2 impianti lanciarazzi per la lotta antisom, mentre la difesa di punto è affidata ai missili superficie-aria SA-N-3 "Goblet" ed ai cannoni da 57 mm, capaci di 240 colpi al minuto. Sono state poste in disarmo nel 1992 ma è probabile che la* Moskva *venga rimessa in servizio con la Marina ucraina.*

TBILISI

Portaerei della Marina sovietica



0 7,5 15
m
Scala 1:1500

CARATTERISTICHE

Dislocamento p.c.: 67 000 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 302 m
larghezza 35,7 m
larghezza del ponte di volo 73,5 m
immersione 12,5 m

Apparato motore:
4 gruppi turboriduttori
8 caldaie; 4 eliche
potenza 270 000 hp

Velocità: 32 nodi

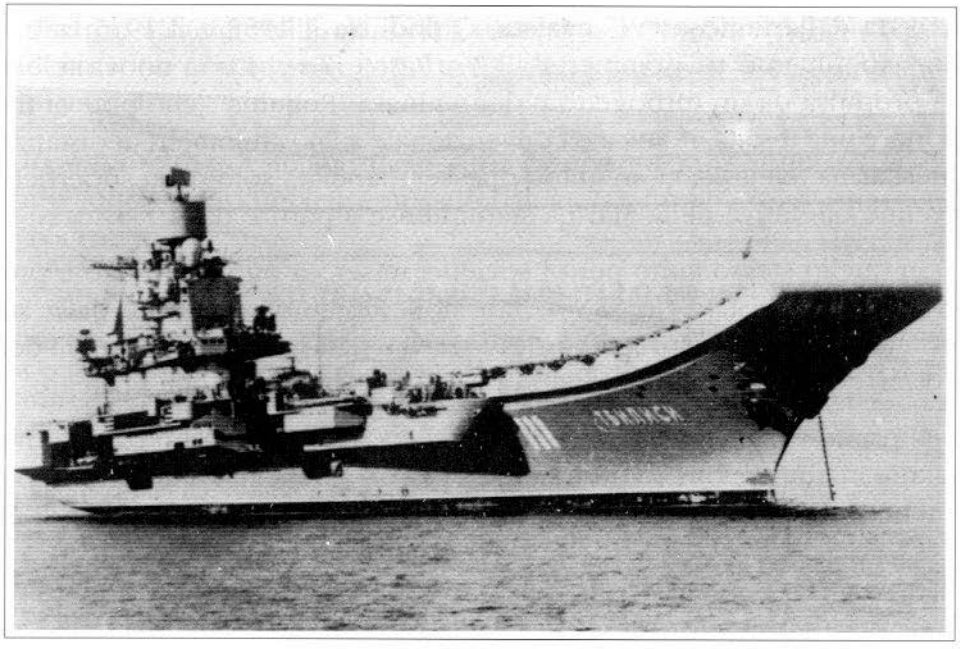
Armamento:
12 impianti per missili "SS-N-19"; 24 impianti per missili "SA-N-9"; 8 sistemi antimissile CADS-N-1 composti da 2 mitragliere da 30 mm associate ad 8 missili "SA-N-11"; VI-30/65 a 5 canne; 2 lanciarazzi A.S.; 24 aerei; 18 elicotteri

Varo: 1985

Entrata in servizio: 1990

LA TBILISI, PRIMA VERA PORTAEREI SOVIETICA

La realizzazione delle due unità classe "Moskva" fu seguita dall'impostazione di una classe di 4 incrociatori portaeromobili, i "Kiev", su cui furono imbarcati per la prima volta i velivoli S/VTOL Yakovlev Yak-36 MP "Forger", impiegabili sia per la difesa aerea che per l'attacco. Questa linea di sviluppo doveva proseguire con la costruzione delle prime vere portaerei, dotate di aerei di alte prestazioni, capaci di garantire una situazione di superiorità aerea, ma gli avvenimenti successivi alla disgregazione dell'Unione Sovietica, hanno interrotto ogni programma. La Tbilisi, *ribattezzata* Breznev *mentre era ancora in costruzione e* Admiral Kuznetsov *dopo l'entrata in servizio, rimane l'unica unità realizzata. La gemella* Varyaq, *prossima al completamento, sarà probabilmente venduta alla Cina, mentre la* Ulyanovsk, *che avrebbe dovuto essere anche la prima portaerei sovietica a propulsione nucleare, è stata demolita sullo scalo. L'*Admiral Kuznetsov *ha diverse particolarità che la rendono una realizzazione estremamente originale. Essendo destinata ad imbarcare i caccia S/VTOL Yak-36 e Yak-41 è dotata di "sky-jump" inclinato di 12 gradi allo scopo di favorire il decollo di questi velivoli anche a pieno carico. Sul ponte di volo sono presenti numerose piazzole per i decolli e gli appontaggi verticali. La presenza del ponte angolato, dotato di cavi di arresto indica che è stata prevista dal progetto l'eventualità dell'utilizzo di aerei STOL di prestazioni elevate. Alla fine del 1989 sono state in effetti condotte esperienze con i prototipi delle versioni navali dei caccia da superiorità aerea Mig-29 "Fulcrum" e Su-27 "Flanker" e con l'aereo d'attacco Su-25 "Frogfoot", che si sono dimostrati tutti in grado di decollare da corti spazi senza l'ausilio della catapulta. Le possibilità di utilizzo di questi velivoli resta però legato al fatto che essi riescano a ripetere queste prestazioni in condizioni di pieno carico. Del resto, dopo la cancellazione del programma di sviluppo dell'aereo S/VTOL Yak-41, dovuta all'attuale stato politico ed economico della Russia, il futuro di questa unità appare molto incerto.*



La portaerei Tbilisi

Nautilus del 1955 e che anche l'Unione Sovietica si affrettò a costruire. In questa sede però ci interessa soffermarci sull'innovativa funzione "strategica" dei sottomarini, che ha visto l'arma subacquea affiancarsi alle grandi portaerei nel campo della dissuasione e della deterrenza, grazie al proprio armamento missilistico a lungo raggio.

Dotati generalmente di 16-24 "pozzi" verticali per missili balistici, aventi oggidì gittate fino a 12 000 chilometri da 3 a 14 "testate" nucleari indipendenti (MIRV) destinabili a più bersagli, i sottomarini "strategici" costituiscono la minaccia più rilevante tra quelle dell'intero arsenale militare mondiale. Infatti questi insidiosi vettori di spaventose cariche termonucleari non solo possono sfruttare pienamente la sorpresa, determinata dalla loro stessa occultabilità sottomarina, ma sono altresì difficilmente rintracciabili, grazie alla propria mobilità, alla pressoché illimitata autonomia, all'elevatissima quota di immersione e ai sofisticati sistemi di navigazione, che consentono di inoltrarsi e di orientarsi tra le più strette gole del fondale marino.

I primi esperimenti intesi a fare di alcuni sommergibili dell'immediato dopoguerra altrettante piattaforme di lancio per armi mare-terra, seguendo alcuni irrealizzati progetti tedeschi del 1944-1945, furono condotti dagli americani che, nella seconda metà degli Anni Quaranta, modificarono un paio di loro battelli per armarli con la bomba volante "Loon" derivata dalla famosa "VI" nazista. Quindi tra il 1953 e il 1955 la U.S. Navy sperimentò sui sommergibili *Barbero* e *Tunny* una nuova telearma propulsa da un turbogetto e denominata "Regulus", che poteva trasportare una testata atomica o convenzionale a 740 chilometri di distanza. Quest'arma teleguidata, in grado di essere lanciata solo dalla superficie, divenne operativa nella Marina statunitense a partire dal 1958.

In quello stesso anno però i sovietici misero a punto un vero e proprio missile balistico (lo SSN-4) lanciabile comunque sempre dalla superficie e alloggiato in pozzi verticali ricavati nelle torrette dei battelli delle classi "Golf", "Zulu" e "Hotel", quest'ultima a propulsione nucleare. [45]

Il primo vero e proprio missile balistico lanciabile da un battello navigante in immersione fu pertanto il "Polaris" americano, che venne sperimentato tra il 1959 e il 1960 e quindi imbarcato in una batteria di 16

45. La flotta sottomarina sovietica ebbe in dotazione, sempre al termine degli Anni Cinquanta, anche la telearma SSN-3 "Shaddock", non molto dissimile dal "Regulus" americano e con le sue stesse limitazioni di gittata e di operatività.

esemplari sul contemporaneo sottomarino nucleare *George Washington* da 5900/6700 tonnellate. [46]

Da allora si è assistito in questo campo ad un'ennesima gara tra americani e russi, i quali ultimi risposero ai "Polaris" con i loro SSN-5 "Serb" e soprattutto con gli SSN-6 "Sawfly" del 1967, che hanno una gittata intorno ai 3000 chilometri e che sono stati imbarcati sui battelli nucleari della classe "Yankee".

Gli americani hanno quindi introdotto in servizio a partire dal 1971 l'ancor più potente missile "Poseidon" a testate indipendenti (MIRV) e con gittata da 9000-10 000) chilometri, imbarcandolo su alcuni dei battelli nucleari della classe "La Fayette", cui i sovietici hanno replicato nel 1974 con gli SSN-8, aventi gittate di 8000-9000 chilometri e che vennero installati sui sottomarini nucleari della classe "Delta".

Gli ultimi missili balistici sovietici lanciabili dalle profondità marine sono stati gli SSN-20 "Sturgeon" e gli SSN-23 "Skiff", rispettivamente del 1984 e 1986, che possiedono testate MIRV ed hanno entrambi una gittata di 8300 chilometri. Con essi sono stati armati gli enormi sottomarini nucleari della classe "Typhoon" (18 500/26 500 tonnellate e 20 pozzi) e della classe "Delta III" e "Delta IV" (10 550/13 500 tonnellate e 16 pozzi).

Nella U.S. Navy invece sono entrati in servizio nel 1980 e nel 1989 sui sottomarini atomici delle classi "La Fayette" e "Ohio" il "Trident I" e il "Trident II" con 8-12 testate MIRV e rispettive gittate di 7500 e di 12 000 chilometri. [47]

L'esistenza di questo sofisticatissimo deterrente, rappresentato dal binomio sottomarino nucleare-missile balistico a lunghissima gittata, ha

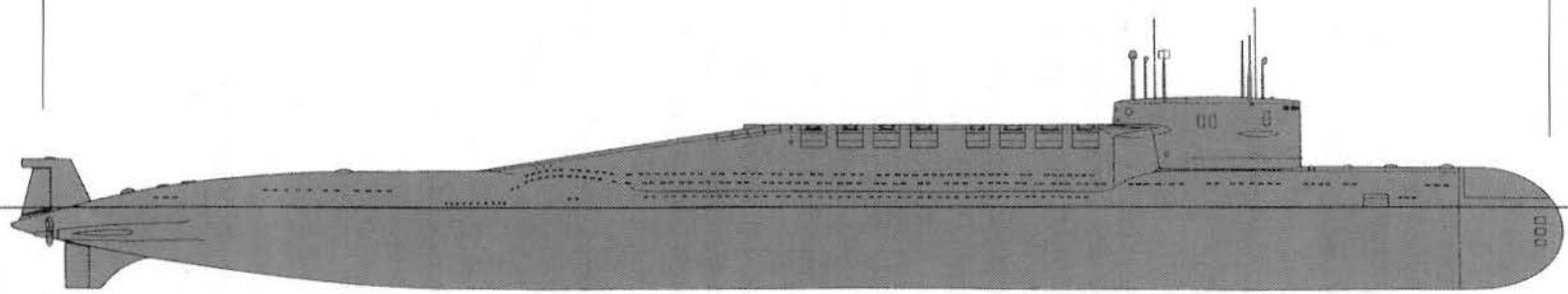
---

46. I missili "Polaris", inizialmente con gittata di circa 2500 km poi estesa a 4625 nella versione A-3 del 1965, si sono subito dimostrati assai affidabili e precisi. Il lancio in immersione di questo, come di similari tipi di missili balistici, prevede innanzi tutto l'apertura dei relativi pozzi verticali e poi l'espulsione in successione delle armi, effettuata inizialmente per mezzo di aria compressa e poi di una miscela di vapore e gas sotto pressione. Una volta raggiunta la superficie si accende automaticamente il motore a combustibile solido, che spinge il missile a velocità ampiamente supersonica verso il lontano bersaglio prescelto.

47. I recenti sottomarini nucleari della classe "Ohio" dislocano in superficie 16 600 t e in immersione 18 700 t, sono lunghi 170 m e sono armati con 24 "Trident I" o "Trident II" e con 4 t.l.s. da 533 mm. Si dice tra l'altro, che il missile "Trident" abbia un raggio di imprecisione di soli 450 m il che lo farebbe l'arma strategica più precisa del mondo.

CLASSE DELTA IV

Sottomarini lanciamissili balistici a propulsione nucleare della Marina sovietica



0 4 8
m

Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento a p.c.:
in superficie 10 800 t

Dislocamento a p.c.:
in immersione 13 500 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 165 m
larghezza 12,5 m
immersione 8,5 m

Apparato motore:
2 gruppi turboriduttori
1 reattore nucleare; 2 eliche
potenza 60 000 hp

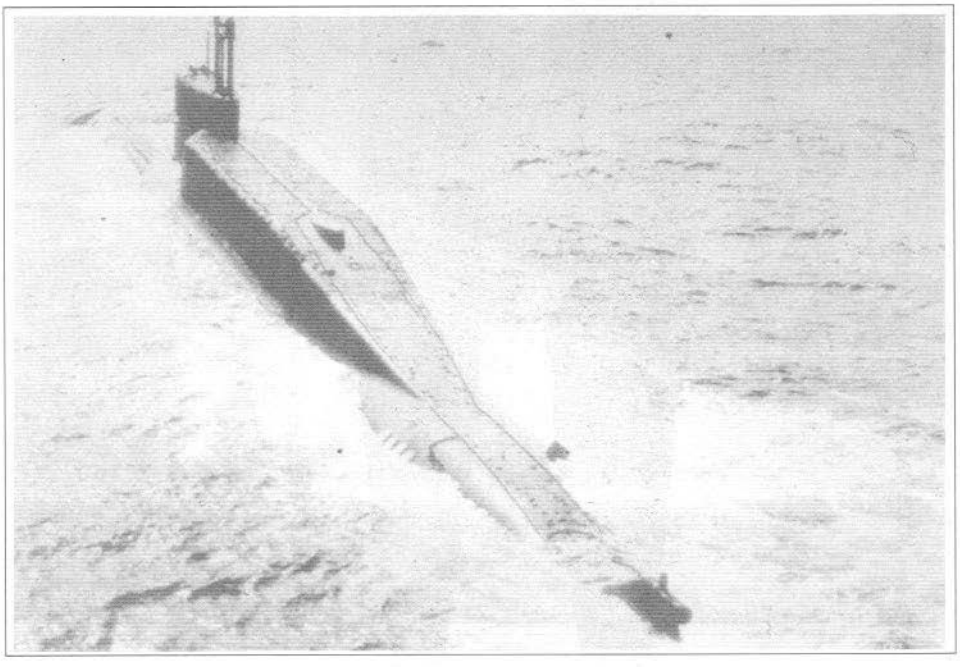
Velocità: 24 nodi

Armamento:
16 missili balistici "SS-N-18"
6 tubi lanciasiluri da 533 mm

Entrata in servizio: 1982-1986

I SOTTOMARINI LANCIAMISSILI A PROPULSIONE NUCLEARE DELLE CLASSI "DELTA" DELLA MARINA SOVIETICA

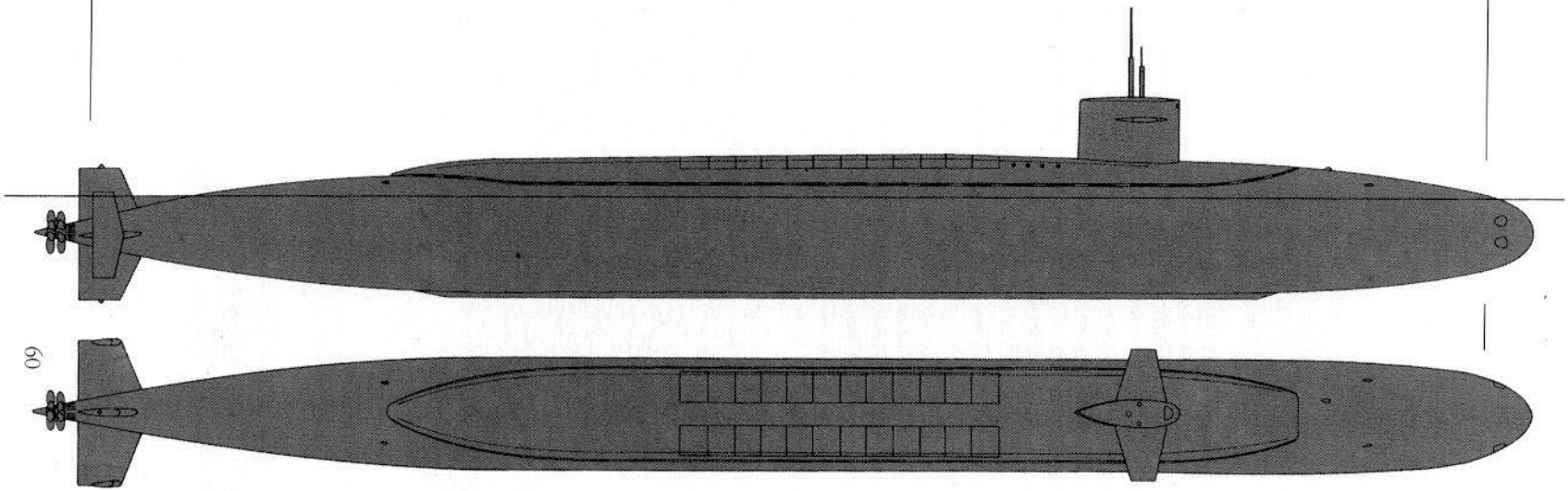
I battelli subacquei armati di missili balistici e dotati di propulsione nucleare sono diventati, grazie alla loro autonomia praticamente illimitata ed alla loro difficilissima localizzazione, una delle principali componenti delle forze di deterrenza strategica, sebbene il loro costo sia molto superiore a quello degli aerei da bombardamento o delle installazioni missilistiche a terra. Dopo la costruzione dei sottomarini della classe "Hotel" la Marina sovietica realizzò, a cavallo tra gli anni '60 e gli anni '70, 34 sottomarini della classe "Yankee", da cui furono derivati i "Delta", che compongono attualmente il nerbo della forza subacquea strategica russa. I primi 18 "Delta", che in Russia sono indicati come classe "Murena", furono completati tra il 1972 e il 1977. Possono imbarcare 12 missili balistici SS-N-8, che hanno una gittata variabile tra i 7800 e i 9100 chilometri, viaggiano a circa 11 mach ed hanno, a seconda del modello, o 1 testata da 1 megaton o 2 da 300 kiloton. Tra il 1973 e il 1976 furono anche costruiti 4 battelli con dimensioni leggermente maggiorate, allo scopo di imbarcare 16 SS-N-8, che furono identificati come "Delta II" o "Murena-M". Nel 1976 apparve anche il primo di 14 "Delta III", che imbarcava 16 missili SS-N-18 "Stingray", con gittata variabile da 6500 a 8000 chilometri e armato con 1 testata da 450 kiloton o 7 da 200 kiloton. Nel 1982 iniziò la costruzione del primo "Delta IV", o "Kalmar" secondo la designazione russa, di cui solo 7 esemplari risultano essere entrati in servizio. Sono armati con i missili SS-N-23 "Skiff" dotati di 10 testate MIRV (Multiple Indipendent Reentry Vehicle) da 100 kiloton ognuna in grado di dirigersi su un diverso bersaglio. Il raggio di precisione è inferiore al chilometro e, considerando la distanza da cui queste armi sono lanciate può essere ritenuto abbastanza elevato. Tuttavia data la maggiore accuratezza del lancio dagli aerei, i missili balistici dei sommergibili sono considerati più armi di rappresaglia che di prevenzione, non essendo in grado di centrare il ristretto bersaglio costituito da un sito di lancio terrestre.



Un SS BN sovietico della classe "Delta IV" (o Delfin). Notare i pozzi per i missili balistici

OHIO

Sottomarino lanciamissili balistici a propulsione nucleare della Marina degli Stati Uniti



09

0 4 8
m
Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento a p.c.:
in superficie 16 600 t

Dislocamento a p.c.:
in immersione 18 700 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 170,7 m
larghezza 12,8 m
immersione 10,8 m

Apparato motore:
1 gruppo turboriduttore
1 reattore nucleare; 1 elica
potenza 60 000 hp

Velocità: 25 nodi

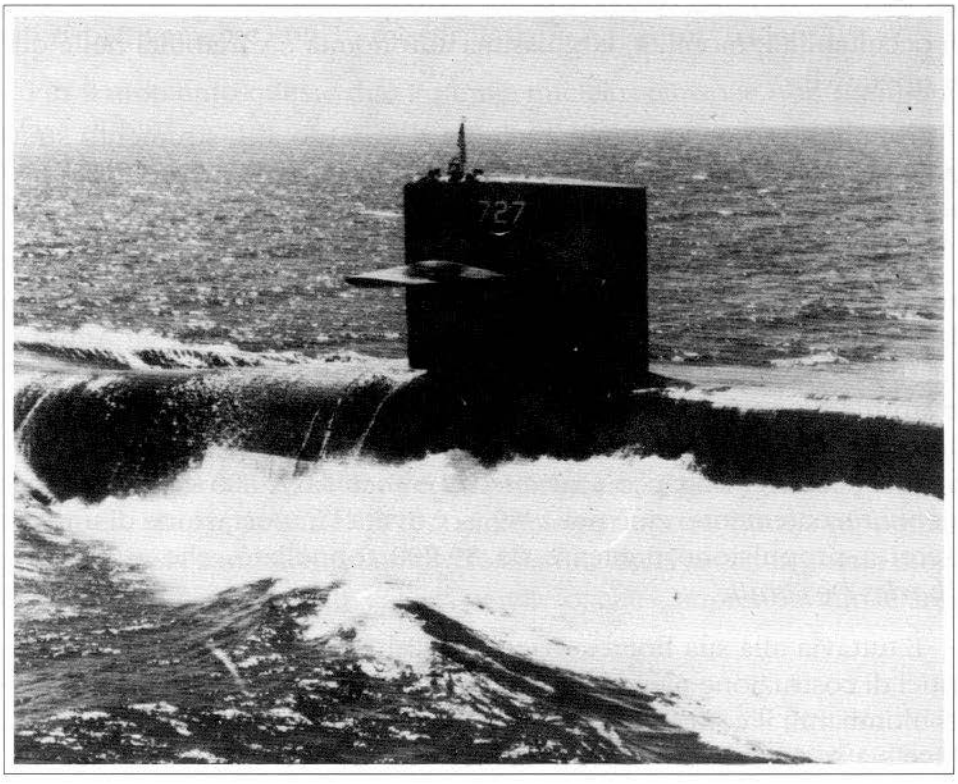
Armamento:
24 missili balistici "Trident I"
4 tubi lanciasiluri da 533 mm

Varo: 1979

Entrata in servizio: 1981

GLI ULTIMI SOTTOMARINI LANCIAMISSILI A PROPULSIONE NUCLEARE DELLA MARINA DEGLI STATI UNITI

*L'*Ohio *è stato il primo di 18 sottomarini a propulsione nucleare costruiti per poter operare con i missili balistici "Trident". Lo sviluppo del deterrente strategico subacqueo statunitense era passato attraverso i 10 battelli delle classi "George Washington" ed "Ethan Allen", armati con missili "Polaris" e 31 unità della classe "Lafayette", che, inizialmente dotati di missili "Polaris", furono successivamente modificati per imbarcare i più potenti "Poseidon". Nel 1980 la Lockheed realizzò una nuova versione a tre stadi del "Poseidon", che fu battezzata "Trident I" ed era in grado di portare sull'obiettivo 8 testate MIRV (Multiple Indipendent Reentry Vehicle) da 100 kiloton. Dodici battelli della classe "Lafayette" furono modificati per poter imbarcare questa nuova arma, con cui furono armati anche i primi 8 "Ohio". Nel 1989 è divenuto operativo il "Trident II", di dimensioni e caratteristiche superiori, dotato di 12 testate MIRV da 300 kiloton o di 8 da 475 kiloton, con una gittata di 12 000 chilometri e un raggio di errore di soli 120 metri. Gli ultimi 10 battelli della classe "Ohio" sono già armati di questo missile, ma si prevede di poter modificare entro il 1998 altri sottomarini della stessa classe in modo da poter disporre per quella data di una forza di almeno 13 unità, armate complessivamente con 312 "Trident II", costantemente pronta all'impiego.*



L'SS BN statunitense MICHIGAM, *classe "Ohio" in navigazione in Atlantico (foto 1983 General Dinamics Corp.)*

determinato un grande cambiamento nella strategia politica delle due Superpotenze già prima della caduta del muro di Berlino. Esse infatti, in possesso di siffatto strumento, hanno notevolmente attenuato il rispettivo interesse a mettere le mani qua e là per il mondo, su questo o quel trampolino di lancio del proprio arsenale atomico, ciò che nel passato ha spesso generato pericolose tensioni internazionali, come testimonia la crisi di Cuba che vedremo in seguito.

Sul piano strettamente militare la nuova ed affermata funzione strategica delle flotte sottomarine pone un problema in più alle difese antisom, che debbono allargare di molto il loro raggio di vigilanza e che, sebbene supportate dalla tecnologia (boe sonore fisse a profondità variabili, nuovi sistemi di ricerca subacquea imbarcati, estesa e costante ricognizione aerea, coinvolgimento di sottomarini SSK e di elicotteri, mine antisom nei passaggi obbligati, ecc.), ha sicuramente un compito più gravoso di quello espletato dalla flotte alleate durante la famosa e sanguinosa battaglia dell'Atlantico. Per questo, secondo alcuni, esiste oggi una "dissimmetria" tra la difesa e l'offesa strategica soprattutto sottomarina, con quest'ultima avvantaggiata dalle proprie e note caratteristiche di occultabilità, mobilità, larghissima autonomia e variabilità nelle quote operative.

Si impone in conclusione anche uno sguardo allo strumento strategico navale europeo, sebbene esso sia rimasto nettamente distanziato nell'illustrata corsa sovetico-amercana.

In Francia la spiccata propensione verso una politica critica nei confronti degli Stati Uniti e le velleità autonomiste in sede NATO, ispirate da De Gaulle e rinnovate dai suoi successori, crearono tra gli Anni Cinquanta e Sessanta il mito della *Force de frappe*, cioè di un indipendente strumento nucleare e dei relativi vettori a larghissimo raggio. Si assistette così all'entrata in servizio nel 1961 e nel 1963 delle due già menzionate portaerei d'attacco *Clemenceau* e *Foch* da 32 800 tonnellate, mentre più recentemente, cioè nel 1989, si è avuta l'impostazione di una portaerei a propulsione nucleare da 39 700 tonnellate, che si chiamerà *Charles De Gaulle*.

È tuttavia alla sua flotta subacquea, armata per di più con missili balistici di costruzione nazionale, che la Marina francese ha affidato in questi ultimi anni il compito di dare sia credibilità al proprio deterrente atomico sia sostegno e vitalità all'intera industria bellica.

Nella realizzazione di questo programma la Francia, una volta tanto, imitò gli Stati Uniti, costruendo innanzi tutto nel 1966 un sommergibile

convenzionale da adibire a banco di prova (il *Gymnote*), in base ai cui esperimenti furono completati tra il 1971 e il 1974 i primi tre sottomarini lanciamissili a propulsione nucleare della classe "Le Redoutable", seguiti poi entro il 1980 da altri due esemplari. [48]

Quindi nel 1985 è entrato in servizio nella Marine Nationale un sesto sottomarino nucleare lanciamissili, l'*Inflexible*, leggermente migliorato rispetto ai tipi precedenti, mentre nel 1989 è stato impostato il primo di sei battelli nucleari della classe "Le Triomphant" da 12 700/14 200 tonnellate, che verranno armati con i missili balistici M-4 oppure M-45, aventi testate MIRV e gittate intorno ai 5000 chilometri.

Più allineata a fianco degli Stati Uniti, la Gran Bretagna, seconda ed ultima Nazione europea a possedere uno strumento di deterrenza nucleare, si è rivolta al grande alleato d'oltreoceano per armare la sua flotta sottomarina strategica, oggidì composta da cinque battelli nucleari lanciamissili, da portare ad otto. Essi appartengono alle classi "Resolution" (1967-1969) e "Vanguard" (impostata nel 1986 e di circa 15 000 tonnellate), armati rispettivamente con 16 missili "Polaris A3" e 16 "Trident II". [49]

Per il momento queste due Potenze nucleari europee non ritengono di fare di più, a causa di ristrettezze di bilancio, ma anche della recente schiarita internazionale che ha fortunatamente allontanato lo spettro di una guerra totale.

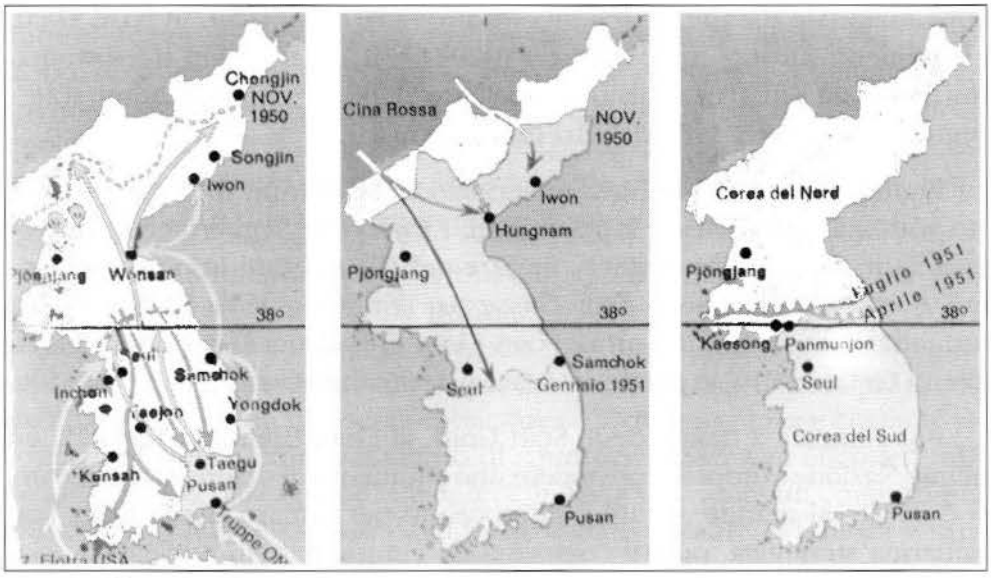
6. La guerra di Corea

Come abbiamo accennato, il primo confronto militare tra i due blocchi contrapposti, anche se non direttamente coinvolgente l'Unione Sovietica, allora solo agli albori della sua era atomica, fu il conflitto che sconvolse la Corea tra il 1950 ed il 1953. Questo Paese, già incorporato nell'Impero giapponese nel 1910, cinque anni dopo la vittoria nipponica contro la Russia zarista, era stato diviso alla fine della seconda guerra mondiale in due zone, delimitate dal 38° parallelo, che comprendevano le aree

---

48. Questi cinque battelli sono armati con 16 missili francesi M-20, che possiedono una gittata di poco superiore ai 3000 km ed una sola testata atomica, ma che sono in corso di sostituzione con le più potenti versioni M-4 ed M-45.

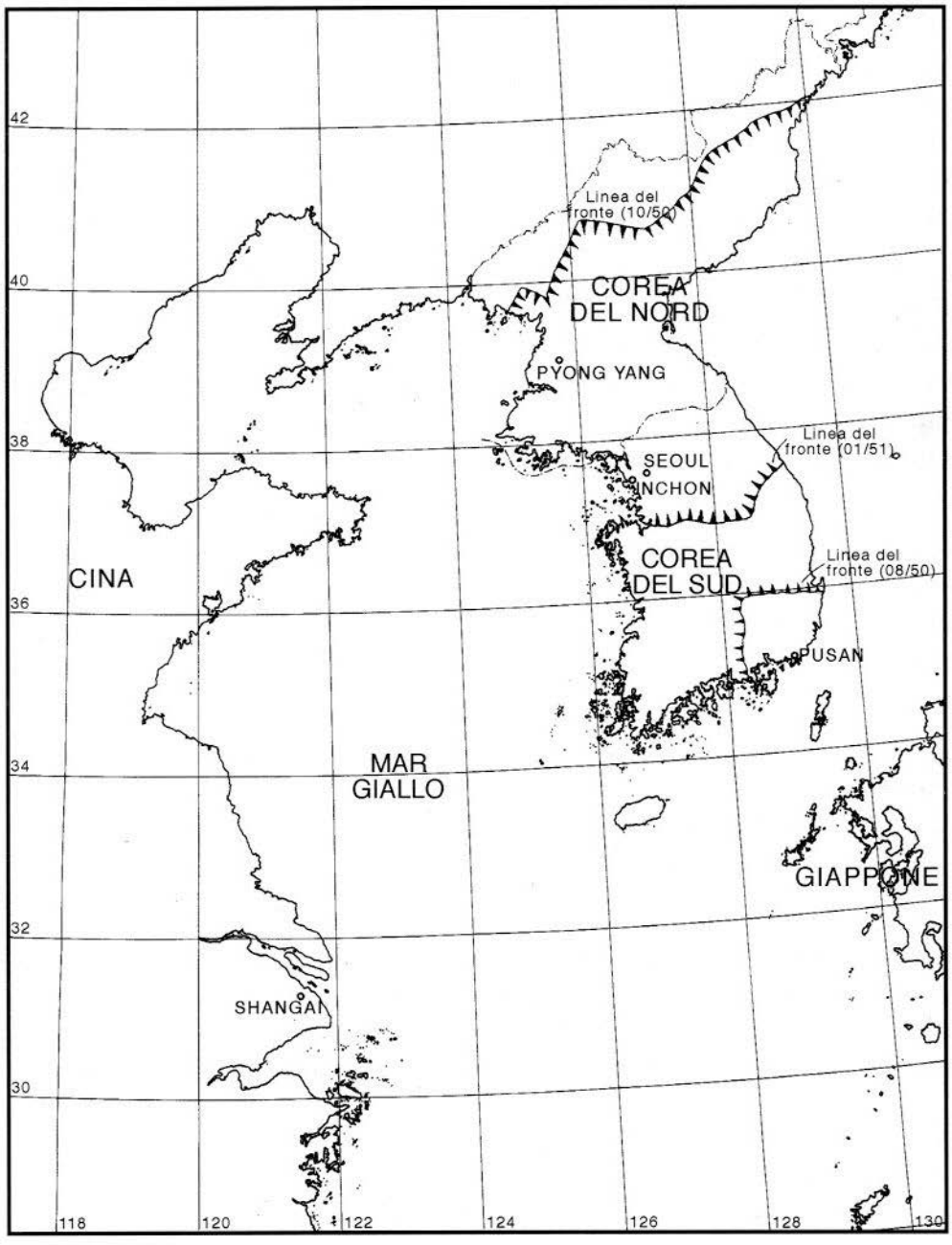
49. La Royal Navy allinea attualmente anche 18 battelli nucleari d'attacco, mentre la Marina francese ne possiede soltanto cinque.



Sopra: *Le fasi più salienti della guerra di Corea*

Sotto: *La corazzata* Missouri *sostiene dal mare i combattimenti a terra*

COREA


42
40
38
36
34
32
30
118
120
122
124
126
128
130
Linea del fronte (10/50)
COREA DEL NORD
PYONG YANG
Linea del fronte (01/51)
SEOUL
INCHON
COREA DEL SUD
Linea del fronte (08/50)
PUSAN
CINA
MAR GIALLO
GIAPPONE
SHANGAI
0 50 100
km
Scala 1:10 000 000

occupate rispettivamente a sud dagli americani ed a nord dai sovietici dopo il loro intervento in extremis contro il Giappone. [50]

Nel 1947 l'ONU approvò la costituzione di una commissione internazionale che avrebbe dovuto controllare lo svolgimento delle elezioni generali in tutta la Corea e che non fu purtroppo riconosciuta dall'Unione Sovietica. Pertanto le elezioni si tennero separatamente nel 1948 al di qua ed al di là del 38° parallelo ed originarono naturalmente due regimi contrapposti: la Repubblica popolare nordcoreana di ispirazione comunista e la Repubblica della Corea del Sud filoccidentale.

Tutto ciò radicalizzò una situazione di fatto che rispecchiava i conflitti di interesse delle due superpotenze nella crescente "guerra fredda" ed evidenziava anche geograficamente la classica contrapposizione dei due blocchi ideologici, nonostante nel 1949 fosse stata completata l'evacuazione di tutte le truppe straniere dai rispettivi territori d'occupazione sulla penisola.

Dopo numerosi scontri di frontiera tra le due Coree, il 25 giugno 1950 le truppe comuniste ruppero ogni indugio ed oltrepassarono il 38° parallelo. Esse dilagarono verso sud, infrangendo le difese avversarie grazie alla loro maggiore potenza militare e ad una accurata scelta dei tempi di intervento giungendo ad occupare la capitale nemica Seul. [51]

La reazione internazionale non si fece attendere e, mentre il presidente americano Truman ordinava al generale MacArthur, allora Governatore militare del Giappone, di concedere alle Forze Armate sudcoreane ogni sostegno possibile, il Consiglio di Sicurezza dell'ONU condannava il 27 giugno l'invasione comunista ed invitava gli Stati membri a mettere a disposizione "ogni aiuto militare per respingere l'aggressione".

Quest'ultimo appello, cui l'Unione Sovietica si sottrasse assentandosi dalla votazione, fece quindi il gioco degli Stati Uniti, che il 30 giugno dichiararono di voler sostenere con tutte le loro forze il Paese invaso, inviando preliminarmente nelle acque della Corea la 7ª Flotta. Quindi il 7 luglio venne formato agli ordini superiori dello stesso generale Mac

---

50. A. Santoni, *Da Lissa alle Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, Milano, Mursia, 1987, p. 59 e 305-306.

51. Non a caso i nordcoreani attaccarono di domenica, così come avevano fatto i giapponesi il 7 dicembre 1941 contro la base di Pearl Harbor nelle Hawaii.

Arthur il Comando delle truppe delle Nazioni Unite che, sotto bandiera dell'ONU, riunì a poco a poco contingenti di sedici Paesi. [52]

Grazie soprattutto agli americani, l'avanzata nordcoreana fu interrotta tra l'agosto ed il settembre di quel 1950 nei pressi di Pusan, cioè nell'estremità meridionale della penisola, dove era stata organizzata l'ultima linea difensiva, dopo di che MacArthur studiò i piani per un contrattacco violento e punitivo. Il Generale statunitense, che insieme all'ammiraglio Nimitz aveva diretto tra il 1943 ed il 1945 la duplice controffensiva alleata nel Pacifico, rinnovò nell'occasione la sua famosa strategia antinipponica basata sui cosiddetti "salti di rana" e compì una mossa geniale. Infatti il 15 settembre 1950 egli fece sbarcare la 1ª divisione marines (la stessa distintasi nel 1942 a Guadalcanal) alle spalle del fronte nordcoreano ed esattamente ad Inchon (l'ex Chemulpo), porto di Seul, sulle spiagge occidentali della penisola.

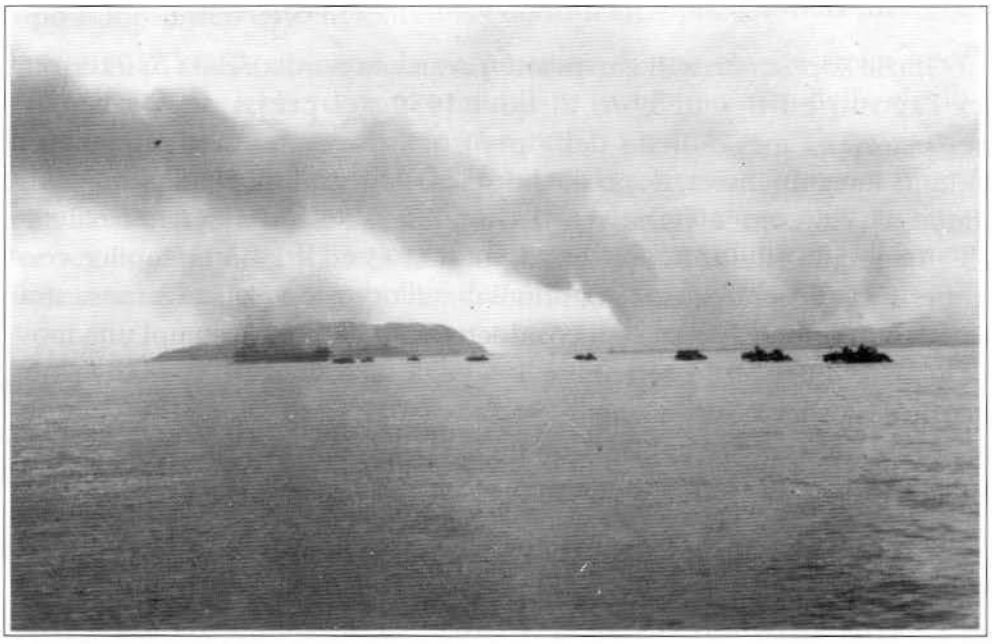
In questa operazione anfibia furono impiegate 230 navi, comprese alcune unità inglesi e francesi, e fu raggiunta una schiacciante superiorità aerea alleata che infranse ogni tentativo di resistenza dei nordcoreani, da parte loro già colti di sorpresa dall'ardito aggiramento avversario. Di conseguenza gli americani raggiunsero ogni obiettivo designato, compresa la liberazione di Seul, catturando moltissimi soldati nemici ed un enorme bottino bellico e registrando solo modeste perdite, pari a 21 morti e 174 feriti.

L'avanzata dei contingenti delle Nazioni Unite non si arrestò al confine tra le due Coree e penetrò nel territorio del Nord, con l'intenzione di rendere questo Paese inoffensivo per il tempo a venire. Si innescò allora una fatale "escalation" poiché, di fronte a questi ultimi eventi, la Cina rossa di Mao Tze-tung, da poco andato al potere intervenne a sua volta inviando, il 16 ottobre 1950 al di là dei fiume Yalu, un suo esercito di circa 20 0000 uomini, sotto le mentite spoglie di Corpo "volontario". Oltre a riconquistare il territorio del Nord, questi agguerriti contingenti

---

52. I sedici Paesi aderenti all'appello dell'ONU furono gli Stati Uniti – che misero in campo alla fine circa 300 000 uomini contro 44 000 di tutti gli altri alleati – la Gran Bretagna, la Francia, la Turchia, il Canada, l'Austria, la Nuova Zelanda, il Sud Africa, le Filippine, la Grecia, l'Olanda, il Belgio, il Lussemburgo, la Thailandia, l'Etiopia e la Colombia. Da parte loro l'Italia, la Svezia, la Norvegia la Danimarca e l'India parteciparono con esclusivi compiti sanitari e sotto la bandiera della Croce Rossa Internazionale.

Due immagini dell'impegno della Marina USA durante la guerra di Corea



Sopra: *Fuoco di razzi da LSMR durante lo sbarco dei marines a Inchon*

Sotto: *La baia di Wonsan piena di trasporti ed altre unità dopo lo sbarco*

Sopra: *La spiaggia di Inchon nel settembre 1950, dopo lo sbarco degli americani alle spalle delle forze nordcoreane. Notare le quattro navi da sbarco LST con la prora sulla battigia*

Sotto: *L'attacco degli aerei "Skyraider" della U.S. Navy contro la diga di Hwachon. Contro la diga furono usati i siluri dato che le bombe lanciate dagli aerei in quota si erano rivelate inefficaci*

comunisti invasero nuovamente la Corea del Sud e rioccuparono la capitale Seul, che gli americani riuscirono a liberare per la seconda volta soltanto nel marzo 1951. [53]

Nel frattempo era sorta un'aspra polemica tra il presidente americano Truman e il generale MacArthur, che il 9 aprile di quell'anno fu addirittura sostituito dal generale Ridgway, perché si era dimostrato insofferente di fronte al rifiuto di Washington di autorizzare il bombardamento delle linee di comunicazione cinesi in Manciuria ed anche di usare, se del caso, le armi atomiche. Tutto ciò infatti, secondo Truman avrebbe probabilmente scatenato un indesiderato e forse fatale intervento militare sovietico. [54]

Le operazioni militari quindi ristagnarono intorno al 38° parallelo, senza che una parte o l'altra riuscisse ad avere un decisivo sopravvento, sebbene le truppe delle Nazioni Unite, con gli americani in testa, disponessero di un pressoché assoluto dominio nei cieli e sui mari. Nel luglio 1951 furono pertanto aperte nel villaggio di Panmunjom trattative di pace che si trascinarono però per due anni, fino a quando cioè sotto la nuova amministrazione del presidente Eisenhower, si giunse alla firma dell'armistizio il 27 luglio 1953.

Il ristabilimento di una seppure incerta tregua ai confini delle due Coree determinò storicamente il fallimento del progetto comunista di unificare con la forza il Paese, ma non attenuò nella zona il pericolo cinese ed in definitiva sanzionò una pressoché assoluta inutilità di questo conflitto, che in effetti lasciò le cose al punto di partenza, nonostante i tanti sacrifici da ambo le parti. Gli americani infatti lamentarono complessivamente 34 000 morti e 105 000 feriti, i sudcoreani e gli altri contingenti delle Nazioni Unite altre 50 000 vittime ed i nordcoreani ed i cinesi oltre un milione tra morti e feriti. [55]

---

53. F.A. Godfrey, "Crisis in Korea", nel volume *War in peace* a cura di R. Thompson, Londra, Orbis, 1981, p. 43.

54. Si ricorda al proposito che in quell'epoca gli Stati Uniti non avevano più il "monopolio" nucleare, poiché l'Unione Sovietica aveva sperimentato la sua prima bomba atomica già nell'agosto 1949.

55. L'unica nota positiva fu il trattato di pace che gli alleati occidentali firmarono con il Giappone l'8 settembre 1951, proprio sotto la pressione dei fatti di Corea. Invece, al momento in cui scriviamo, l'ex Unione Sovietica non ha ancora sottoscritto un trattato di pace con l'Impero del Sol Levante, a causa di contrasti sull'attribuzione di alcune isole delle Curili.

CAPITOLO II

IL PERIODO DI MASSIMA CRISI TRA I DUE BLOCCHI

1. La contrastata nascita dello Stato di Israele e la guerra di Suez del 1956

Al termine della prima guerra mondiale il già immenso Impero britannico si arricchì con i "mandati", cioè con l'amministrazione controllata di molti territori del Medio Oriente, sottratti all'Impero ottomano ed avviati ad un'indipendenza pilotata appunto da Londra, secondo i dettami della Società delle Nazioni. Tra di essi figurava l'antica Palestina con Gerusalemme ed i Luoghi Santi del Cristianesimo, ma anche più grandi ed economicamente rilevanti regioni ex turche, tra cui la Mesopotamia (Irak) e la Transgiordania, ricche di petrolio. Tutto ciò determinò una propensione inglese a favore degli interessi islamici e quindi un'interessata politica filoaraba da parte del Governo di Sua Maestà.

Pertanto la promessa espressa nel 1917 dall'allora ministro degli esteri britannico Balfour, circa la costituzione di un "focolare ebraico" in Palestina, che potesse ospitare in pace tutti i figli di Sion perseguitati da tempo immemorabile, fu revisionata tra le due guerre mondiali, fino ad essere sostituita a Londra da un progetto del 1939 che prevedeva in Terra Santa uno Stato "binazionale", cioè nello stesso tempo ebraico ed arabo. [1]

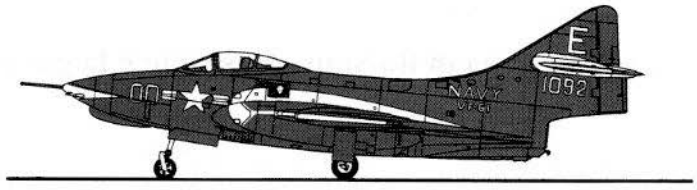
Questa politica inglese era ancora in vita al termine della seconda guerra mondiale e fu per questo che le autorità britanniche combatterono duramente l'emigrazione clandestina di ebrei in Palestina, come ci hanno ricordato romanzi e pellicole del tipo "Exodus".

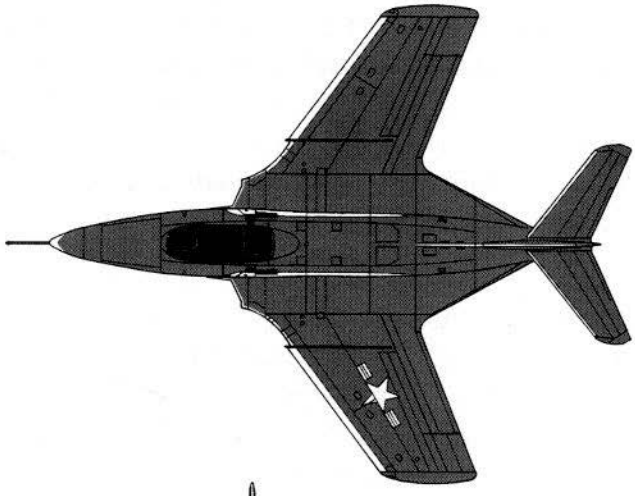
---

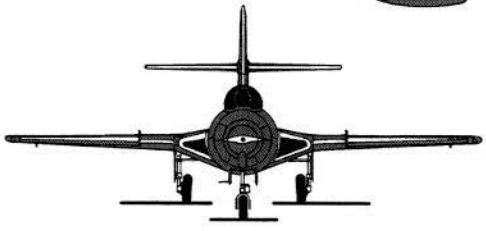
1. A motivare la nuova politica inglese c'era in verità, oltre all'accennato interesse petrolifero, anche il fatto che l'Impero britannico con le sue centinaia di milioni di musulmani, rappresentava allora il più grande agglomerato islamico del pianeta.

F9F-8M "COUGAR"

Caccia della Marina degli Stati Uniti







0 0,75 1,5
m

Scala 1:150

F9F-8M "COUGAR" – CACCIA DELLA MARINA DEGLI STATI UNITI

CARATTERISTICHE

Ditta produttrice:
Grumman (USA)

Dimensioni:
lunghezza 12,4 m
altezza 3,73 m
apertura alare 10,5 m

Peso:
massimo al decollo 9344 kg

Motore:
turboreattore Pratt & Withney J48-P-8A
potenza 3266 kg di spinta

Velocità max: 612 nodi

Autonomia: 521 miglia

Quota di tangenza: 15 250 m

Armamento:
4 mitragliatrici da 20 mm, razzi

Equipaggio: 1 pilota

Data primo volo del prototipo: 20 settembre 1951

Data dell'entrata in servizio con la Marina statunitense: novembre 1952

*Nel 1945 la Marina degli Stati Uniti chiese alla Grumman di preparare un progetto per un caccia imbarcato con motore a getto dotato di radar per compiere missioni ognitempo. Dopo circa due anni di studi compì così il primo volo il prototipo dell'*F9F*, che era propulso dal motore britannico Rolls Royce Nene. Di questo elegante aereo con ala diritta vennero realizzate alcune centinaia di esemplari in diverse varianti, propulse dalle versioni statunitensi del Nene, preparate dalla Pratt & Withney e dalla Allison. Gli* F9F*, battezzati* "Panther"*, furono largamente utilizzati durante il conflitto coreano. Nel frattempo la Marina aveva già avviato i programmi per l'adozione di velivoli da caccia di concezione più moderna con ala a freccia, come il McDonnel* F3H "Demon"*. La Grumman, per non perdere la sua posizione di privilegio fra le ditte fornitrici della Marina degli Stati Uniti, presentò una versione del* F9F*, elaborata con un'estesa opera di riprogettazione, che aveva velatura a freccia. L'aereo, di cui il 2 marzo 1951 venne ordinata la costruzione di 3 prototipi, conservò la sigla* F9F*, ma fu ribattezzato* "Cougar" *per differenziarlo dal suo predecessore. Le prime varianti del velivolo, la* F9F-6 *e la* F9F-7*, costruite in oltre 800 esemplari, presero parte alle ultime fasi delle operazioni in Corea. Il prototipo della versione successiva, la* F9F-8*, con fusoliera allungata e diverse modifiche alla velatura, riuscì a superare Mach 1 nel gennaio 1954. Le sottoversioni dell'* F9F-8 *furono anche dotate di armamento missilistico, venendo armate inizialmente con il teleguidato* "Bullpup"*, poi con il noto* AAM-N-7 "Sidewinder" *con guida a raggi infrarossi. Con l'avvento di caccia più moderni l'*F9F "Cougar"*, che era stato prodotto in oltre 3400 esemplari, fu progressivamente ritirato dal servizio. Fino al 1972 vennero ancora utilizzati alcuni esemplari di* F9F-8T*, la versione biposto da addestramento.*

Il trittico illustra un F9F-8 *del VF-61 nella livrea blu notte tipica degli anni '50.*

Considerato poi il contemporaneo atteggiamento del Governo americano – favorevole all'elemento ebraico per motivi elettorali, ma preoccupato di suscitare un nuovo vespaio di malcontenti nel Medio Oriente, dove esso desiderava soppiantare l'influenza inglese – non c è da meravigliarsi se i principali movimenti sionisti abbiano ricevuto inizialmente un considerevole appoggio proprio dal mondo comunista, ostile ovunque e comunque all'"imperialismo" occidentale.

Armi e munizioni del blocco sovietico raggiunsero così in Terra Santa le crescenti falangi di immigrati sionisti, con una continuità solo parzialmente interrotta dai sequestri di alcuni piroscafi contrabbandieri da parte delle autorità britanniche di presidio in Palestina od a Cipro, tradizionale scalo di tale traffico. E non ci sembra al proposito inutile ricordare che lo Stato comunista che più si segnalò in questo tipo di contrabbando fu la Cecoslovacchia, tanto che il famosissimo mitra israeliano "Uzi" derivò proprio da una simile arma corta prodotta dalla Skoda, esportata clandestinamente in enormi quantità in Palestina e denominata allora "Czeck ZK 476". [2]

Grazie a questa fornitura di armi, la comunità ebraica, sempre più numerosa in Palestina in seguito all'immigrazione clandestina ed al legale acquisto privato di locali appezzamenti di terre, poté instaurare una logorante guerriglia contro i residenti arabi e le autorità britanniche, che nel 1947 indusse lo stanco premier laburista inglese Attlee a rinunciare al "mandato" sulla Palestina ed a dichiarare che esso sarebbe stato rimesso nelle mani dell'ONU entro il maggio 1948.

Pertanto l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite decise il 29 novembre 1947 che entro il 14 maggio dell'anno successivo, ultimo proclamato giorno della presenza britannica, la Palestina sarebbe stata divisa in due parti: uno Stato ebraico compreso tra il deserto del Negev ed il mare ed uno Stato arabo in Cisgiordania. Questa soluzione trovò pronta alla scadenza la comunità sionista, che quindi il fatidico 14 maggio 1948 proclamò tempestivamente lo Stato di Israele, ma colse ancora impreparato e diviso da contrasti interni il mondo arabo che non seppe far altro che opporsi con le armi a tale evento, invadendo la neonata Repubblica dell'odiato avversario. Scoppiò così la prima guerra arabo-israeliana.

---

2. W.H.B. Smith - J.E. Smith, *Small arms of the world*, Harrisburg, Stackpole Company, 1962, p. 339-341 e 481-482. Il mitra "Uzi" prende il nome dal suo elaboratore, maggiore Uziel Gal.

All'inizio di questo conflitto sembrò che gli arabi – molto più numerosi, dal momento che i palestinesi erano appoggiati dagli Eserciti di Egitto, Siria, Transgiordania, Irak e Libano – potessero avere facilmente la meglio sull'improvvisato Esercito di Israele, che si avvalse comunque anche di mercenari inglesi addestrati a metodi antiterroristici e di controguerriglia. Alla fine però il maggiore amalgama, la migliore organizzazione e la forza della disperazione israeliana ribaltarono la situazione militare e costrinsero i Paesi arabi, intervenuti a favore dei fratelli palestinesi, ad arrendersi ed a firmare singoli armistizi tra il febbraio ed il luglio 1949. [3]

Purtroppo però per le future ed ancora irrisolte vicende locali, il Governo di Amman dell'allora Transgiordania si impossessò durante la guerra della zona della Palestina che l'ONU aveva destinato al previsto Stato arabo palestinese (Cisgiordania), mentre l'Egitto occupò la striscia di Gaza. Questi stessi territori – come vedremo nel prossimo quarto paragrafo – sarebbero stati poi conquistati da Israele diciannove anni più tardi, in occasione della vittoriosa guerra dei "sei giorni" del giugno 1967, dalla quale ebbe quindi origine la perdurante diatriba sui cosiddetti "territori occupati". Tra l'altro l'originaria ed oggidì spesso dimenticata sottrazione dei suddetti territori arabi al di là del fiume Giordano da parte di uno Stato arabo come la Transgiordania fece addirittura sì che quest'ultima Nazione non potesse mantenere il nome primitivo, che quindi venne cambiato nel 1950 in quello geograficamente più appropriato tuttora vigente di Giordania. [4]

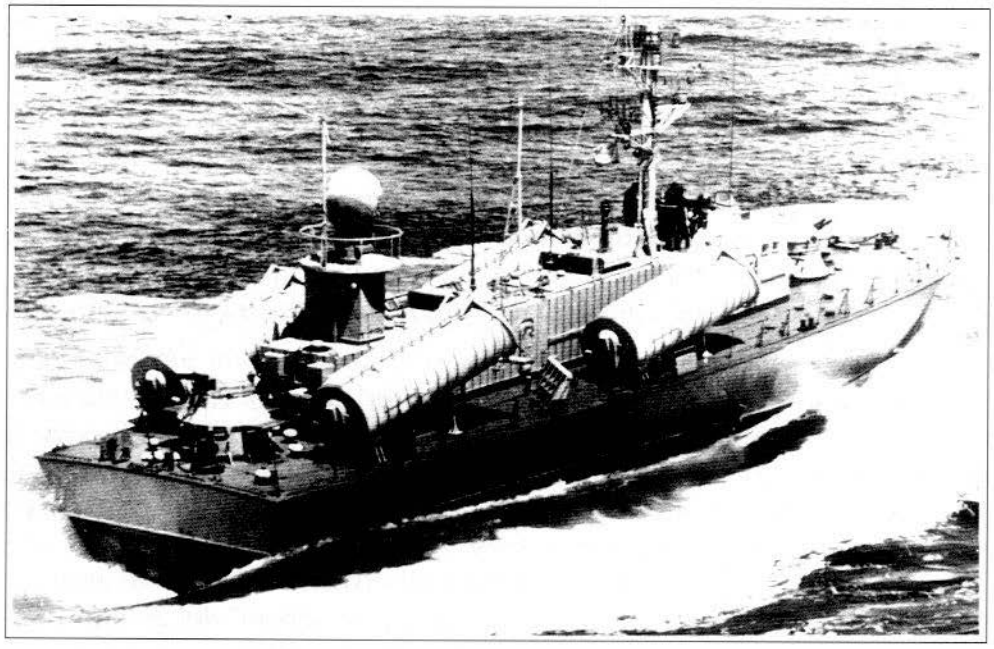
Questa prima guerra arabo-israeliana, sebbene priva di operazioni navali, ebbe tuttavia una rilevante conseguenza strategico-marittima con lo sbocco dello Stato ebraico nel golfo di Akaba, dove fu costruita l'importante base navale e commerciale di Eilat. Quest'ultima divenne subito oggetto del boicottaggio arabo, mirante a ridurne il volume dei traffici ed operante attraverso l'interdizione degli stretti di Tiran e dello stesso canale di Suez alle navi battenti la bandiera con la stella di David.

L'ormai consolidato clima di guerra fredda fece il resto, con Israele che nei suoi primi anni di vita ottenne soprattutto dalla Francia del socialista Guy Mollet un sostanzioso aiuto militare (carri armati ed aerei)

---

3. E. Anchieri, "Il Medio Oriente contemporaneo", in *Storia politica universale* a cura di Curato F., Novara, De Agostini, 1970, p. 9-10.

4. M.L. Salvadori, *Storia dell'età contemporanea: dalla restaurazione all'eurocomunismo*, cit., p. 993. Nel maggio 1949 lo Stato d'Israele fu ammesso all'ONU.

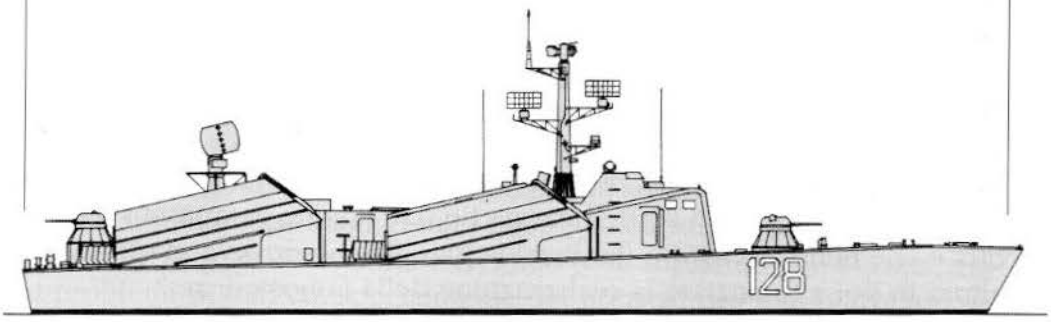


Sopra: *Una motomissilistica sovietica classe "OSA II" armata da 4 lanciamissili SS-N-2A/B. Può raggiungere la velocità di 38/40 nodi*

Sotto: *Aliscafo missilistico sovietico classe "MATKA", armato di 2 lanciamissili SS-N-2C. Può raggiungere la velocità di 42 nodi. Queste unità sono una evoluzione delle "OSA"*

CLASSE OSA I

Motovedette missilistiche della Marina sovietica



0 1,5 3
m
Scala 1:300

CARATTERISTICHE

Dislocamento p.c.: 210 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 40 m
larghezza 8,1 m
immersione 2 m

Apparato motore:
3 motori diesel; 3 eliche
potenza 13 500 hp

Velocità: 36 nodi

Armamento:
4 impianti singoli per missili "SS-N-2";
IV-30/65

Entrata in servizio: 1959-1963

La mancanza di portaerei che potessero fornire la necessaria copertura aerea alla Flotta operante lontano dalle basi nazionali costrinse la Marina sovietica a cercare una soluzione che permettesse di condurre attacchi alle navi nemiche senza dover rischiare le proprie unità maggiori. Lo sviluppo, alla fine degli anni '50, di un missile superficie-superficie, lo SS-N-2 "Styx" – capace di colpire un bersaglio a circa 40 000 metri, grazie ad un sistema di teleguida che in prossimità dell'obiettivo viene sostituito da un apparato a raggi infrarossi – consentì di realizzare piccole unità lanciamissili, capaci di costituire una minaccia veloce e difficilmente individuabile per le forze navali nemiche. L'economicità di questa soluzione consentiva di realizzare con poca spesa un gran numero di motomissilistiche, vantaggio non irrilevante per una Marina costretta a difendere ben tre diversi teatri, il Baltico, il Mar Nero e l'Oceano Pacifico, estremamente lontani tra di loro. Tra il 1959 e il 1961 furono costruite un centinaio di motomissilistiche classe "Komar", armate con 2 impianti singoli per i missili SS-N-2 "Styx" ed ottenute dalla trasformazione di motosiluranti con scafo in legno. Più a lungo durò la produzione delle "Osa", terminata nel 1969, che avevano scafo in acciaio, erano armate con 4 lanciatori e furono realizzate in due versioni la cui differenza più evidente stava nella forma dei lanciatori. Tutte queste unità sono attualmente in corso di radiazione.

e con l'Egitto di Nasser che si garantì invece un identico e crescente appoggio da parte del Cremlino, originario "sponsor" proprio degli ebrei.

Ad agevolare questo nuovo corso della politica di Mosca nel Medio Oriente contribuì nel maggio 1956 un errore politico americano, consistente nel veto al finanziamento che la Banca Mondiale aveva deciso di offrire al Cairo per la costruzione della grande diga di Assuan sul Nilo. L'indispettito Nasser reagì allora in maniera drastica, nazionalizzando nel luglio successivo il canale di Suez, cioè privando la Francia e la Gran Bretagna della quota di tariffe ricavate fin dall'origine da questa via d'acqua e che nelle intenzioni del Presidente egiziano dovevano servire da allora in poi a finanziare la realizzazione della famosa diga. [5]

Londra, da sempre filoaraba per i motivi descritti, rimase sorpresa e finì per aderire, pur con una certa riluttanza, alla posizione di Parigi, la cui tentennante politica era invece in quel momento filoisraeliana (anche a causa della contemporanea guerra d'Algeria) ed era quindi più portata ad una reazione "esemplare" contro il Cairo. Si deve comunque ricordare che le truppe britanniche, che erano a guardia del canale di Suez fin dal 1882, erano state ritirate da appena sei settimane, in seguito a precisi accordi con l'Egitto, ciò che conferiva alla mossa di Nasser una straordinaria tempestività, ma anche un carattere subdolo agli occhi degli inglesi. [6]

In conclusione il conseguente progetto di attaccare l'Egitto e di rientrare in possesso del canale di Suez fu pilotato più da Parigi che da Londra. Furono infatti i francesi a stipulare accordi segreti con il Governo di Tel Aviv per un premeditato e preventivo "blitz" israeliano contro il Sinai, che poi i franco-britannici avrebbero preso a pretesto per un loro intervento militare "pacificatore" sulle sponde del Canale.

Come stabilito, il 29 ottobre di quel 1956 le truppe israeliane invasero il Sinai ed il giorno seguente Parigi e Londra lanciarono il concordato "ultimatum", intimando ai due contendenti di cessare il fuoco e di ritirarsi ad una distanza di 10 miglia dal Canale. Nella circostanza emerse in tutta la sua evidenza il carattere strumentale ed esclusivamente antiegiziano di tale "ultimatum", poiché in quel momento le truppe israeliane si trovavano ancora a circa 100 chilometri dall'importante via d'acqua.

---

5. M. Bertini, "Il Mediterraneo nel centenario dell'apertura del Canale di Suez", in *Rivista Marittima*, dicembre 1969.

6. H.P. Willmott, "The Suez fiasco", nel volume *War in peace* a cura di R. Thompson, Londra, Orbis, 1981, p. 90-91.

Contemporaneamente un "veto" congiunto di Francia e Regno Unito bloccò una risoluzione del Consiglio di Sicurezza dell'ONU, che chiedeva agli Stati membri di non intervenire in quella seconda guerra tra Egitto ed Israele.

Nasser cadde nella trappola e, respingendo l'ultimatum, dette motivo ad inglesi e francesi di intervenire sul canale di Suez con reparti di paracadutisti e di sbarcare truppe anfibie a Porto Said tra il 5 ed il 6 novembre. Gli egiziani furono ovunque battuti sul campo, ma riuscirono ad attuare il temuto sabotaggio del Canale, autoaffondandovi perfino navi mercantili cariche di cemento e creando così, soprattutto all'Europa, gravi problemi di traffico, specialmente dei preziosi prodotti petroliferi. [7]

Il Governo sovietico reagì pesantemente, anche per far dimenticare all'opinione pubblica mondiale la contemporanea e dura repressione della rivolta anticomunista in Ungheria, e minacciò perfino di impiegare armi atomiche contro Londra e Parigi. Da parte loro gli Stati Uniti, già delusi per la mancata occasione di sfruttare propagandisticamente la suddetta rivolta ungherese, ebbero effettivamente timore che la minaccia nucleare di Mosca potesse materializzarsi ed inoltre non videro di buon occhio la possibilità di un ritorno nel delicato settore medio-orientale di quella tradizionale influenza franco-britannica, che Washington aveva tanto tenacemente contrastato dal 1945 in poi.

Il presidente Eisenhower preferì quindi schierarsi una volta tanto a fianco del russo Bulganin e soprattutto contro i due alleati europei e pretese ed ottenne da questi ultimi un "cessate il fuoco". Alla fine di novembre quindi truppe dell'ONU presero posizione lungo il Canale, in sostituzione di quelle franco-britanniche mestamente ritiratesi, così come accadde l'anno successivo nel Sinai e nella striscia di Gaza, zone parimenti evacuate dagli israeliani.

La pur vittoriosa campagna militare anglo-franco-israeliana del 1956 fu quindi più dannosa che utile all'Occidente, poiché mostrò al mondo la straordinaria capacità di deterrenza dell'Unione Sovietica, permise a

---

7. Tra i successi militari della coalizione si ricorda l'occupazione israeliana del Sinai e delle isolette di fronte a Sharm-el-Sheikh, che controllano lo stretto di Tiran, la cattura sempre israeliana della fregata egiziana *Ibrahim el Awal*, già immobilizzata dal fuoco di tre cacciatorpediniere francesi, e l'affondamento di un'altra fregata di Nasser, la *Domiat*, ad opera dell'incrociatore inglese *Newfoundland*. Le perdite umane furono di circa 2500 morti in campo egiziano, di 181 morti e circa 400 feriti in quello israeliano, di 22 morti e 97 feriti tra le file inglesi e di 10 morti e 33 feriti tra quelle francesi.

quest'ultima di attenuare l'impressione negativa suscitata dalla repressione della rivolta ungherese, instaurò una frattura nello schieramento della NATO e convinse l'egiziano Nasser a proseguire nella sua politica aggressiva che lo porterà alla disastrosa guerra dei "sei giorni" del 1967, di cui parleremo nel prossimo quarto paragrafo.

2. L'amministrazione Kennedy e la crisi di Cuba

Con una maggioranza di soli 113 081 voti e quindi con la modestissima percentuale del 50,01%, il candidato democratico John Fitzgerald Kennedy fu eletto 35° Presidente degli Stati Uniti l'8 novembre 1960, battendo a fatica il candidato repubblicano Richard Nixon, divenuto poi egli stesso Presidente otto anni dopo.

Di Kennedy è stato finora detto tutto ed il contrario di tutto, essenzialmente a causa dell'impatto emotivo determinato sull'opinione pubblica mondiale dalla sua morte violenta e che ha finito per rendere difficile un razionale giudizio sui fatti. A questo antistorico risultato ha inoltre contribuito certamente l'appartenenza dell'uomo alla più potente famiglia di Boston, di origini irlandesi e cattoliche, che si era e si è procurata il costante supporto di imponenti settori della stampa e della televisione e che, con un'orchestrata propaganda, ha attratto conseguentemente le simpatie dei cosiddetti "liberals" di professione più che di convinzione. [8]

È comunque già promettente il fatto che perfino negli ambienti di sinistra oggi ci si interroghi sulla vera sostanza del "mito" kennedyano, scoprendo a poco a poco che esso si è formato "su basi piuttosto fragili", essendo "in sostanza l'effetto più di dichiarazioni programmatiche e del potere carismatico di chi le pronunciava, che non di realizzazioni concrete". [9]

---

8. Fu anche frutto di questa capacità "propagandistica l'eccessiva esaltazione dell'impresa umana, più che bellica, dell'allora ten.vasc. John Kennedy, Comandante della motosilurante *P.T. 109* durante la guerra nel Pacifico. Cfr. Santoni A., *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico* (1937-1945), vol. 2, "Il riflusso della marea", Modena, Stem Mucchi, 1978, p. 214-215.

9. Questo è il giudizio di M.L. Salvadori nella sua ponderosa opera: *Storia dell'età contemporanea: dalla restaurazione all'eurocomunismo,* cit., p. 1139. Questo autorevole storico così prosegue: "Kennedy in politica interna fu un progressista che non andò mai oltre i limiti segnati da precisi confini tipici della società statunitense. E in politica estera agì come un 'imperialista' convinto..." *Ibidem.*

Vediamo quindi i fatti. Mentre all'interno le promesse di una "nuova frontiera" rivolte agli emarginati non ottenevano gli effetti sperati e mentre gli irrisolti problemi della gente di colore determinavano nel 1962 violentissimi scontri razziali soprattutto nel Mississippi, anche la politica estera di Kennedy si rivelava un fallimento.

Innanzi tutto il giovane Presidente (44 anni), appena preso possesso della Casa Bianca, si gettò in una violenta quanto non meditata crociata contro il leader comunista cubano Fidel Castro, interrompendo le relazioni diplomatiche con la grande isola dei Caraibi nel gennaio 1961. Quindi nel marzo seguente fallì la cosiddetta "alleanza per il progresso", che Kennedy aveva promosso a favore dei Paesi dell'America latina, senza però preoccuparsi di eliminare i corrotti ed autoritari esponenti dei governi locali.

Fu comunque nell'aprile dello stesso 1961 che la breve amministrazione Kennedy compì l'errore forse più grave, appoggiando un goffo tentativo di invasione di Cuba da parte di esuli anticastristi provenienti dal territorio statunitense. Si trattò dell'umiliante fiasco della Baia dei Porci, che si concluse con l'eliminazione o la cattura degli invasori da parte dell'Esercito regolare cubano e con un'ondata di proteste anche da parte dello stesso mondo "progressista".

Andato miseramente a vuoto il tentativo militare di scalzare dall'Avana il barbuto leader comunista, reso più importante del dovuto proprio dall'insensato accanimento di Washington, Kennedy utilizzò nuovamente contro di lui le armi della diplomazia e della finanza, facendolo espellere dall'acquiescente "Organizzazione degli Stati Americani" (OAS) e decretando l'embargo economico di Cuba.

Fidel Castro allora si recò a Mosca nell'estate del 1962, chiedendo a Kruscev un sostegno finanziario ed accordi commerciali, aventi per oggetto soprattutto l'acquisto di zucchero cubano da parte sovietica. Il Cremlino accettò di buon grado tali richieste, a condizione però che Cuba consentisse l'installazione sull'isola di missili balistici a medio raggio, destinati chiaramente a minacciare gli Stati Uniti, così come i missili americani da poco stanziati in Turchia minacciavano l'Unione Sovietica. [10]

---

10. Oggidì sembra certo che Fidel Castro abbia tentato di opporsi in un primo momento a tale ricatto sovietico, cui però non riuscì alla fine a sottrarsi, a causa dell'assoluta necessità di ottenere un sostegno russo all'economia di Cuba, seriamente compromessa dall'embargo americano. Insomma l'intransigenza di Kennedy ebbe effetti molto simili a quelli prodotti nel 1956 dal rifiuto americano di finanziare la costruzione della famosa diga di Assuan in Egitto.

I missili strategici sovietici furono pertanto posizionati a Cuba e furono poco dopo localizzati dalle ricognizioni fotografiche americane, suscitando una rabbiosa reazione di Kennedy, che ordinò alla US Navy di imporre un blocco navale intorno all'isola caraibica. Questa mossa radicale del giovane Presidente mise Kruscev, cioè il leader della prima o seconda superpotenza mondiale, di fronte all'inesorabile alternativa di interrompere il proprio traffico di materiali bellici nella zona, e quindi di umiliarsi al cospetto del mondo, oppure di sfidare il blocco stesso e di scatenare così la terza guerra mondiale, di caratteristiche nucleari e quindi apocalittiche. [11]

Il mondo non fu mai così vicino all'olocausto atomico e si interrogò sul fatto, poi stranamente dimenticato, se fosse giusto che la probabile distruzione del pianeta dovesse dipendere dalla politica intransigente di Kennedy.

Rimanendo sempre sul piano storico e non delle convinzioni "settarie" – che purtroppo hanno sovente inquinato la retta interpretazione dei fatti – bisogna dare atto al premier sovietico Kruscev, in altre occasioni criticabilissimo, di essersi una volta tanto disinteressato della esibizione di potenza, sempre pericolosa, e di essersi dimostrato molto più equilibrato del suo avversario americano.

Infatti, dopo che il 26 ottobre 1962 un piroscafo russo era stato fermato ed ispezionato, peraltro senza esito, nelle acque di Cuba da una nave da guerra americana, Kruscev mise fine a quel pericoloso "tiro alla fune" cui era appeso il mondo intero ed accettò di ritirare i missili da Cuba. Ciò però venne concesso in cambio sia della rinuncia di Washington a bloccare e ad invadere l'isola di Fidel Castro, sia del corrispondente ritiro dei missili balistici statunitensi "Thor" e "Jupiter" dalla Gran Bretagna, dall'Italia e soprattutto dalla Turchia, condizioni che, seppure non sottolineate in Occidente per motivi di prestigio, identificavano il vero sconfitto ed il reale vincitore di quella contesa. [12]

---

11. L'Unione Sovietica, che aveva sperimentato fin dal 1953 (cioè solo un anno dopo gli Stati Uniti) la sua prima superbomba all'idrogeno, aveva anche dimostrato di possedere potenti missili intercontinentali dopo il lancio del primo satellite artificiale della storia, denominato *Sputnik*, il 4 ottobre 1957.

12 B.W. Watson, *Red Navy at sea: Soviet naval operations on the high seas*, 1956-1980, Londra, Arms and Armour Press, 1982, p. 42.

Tra l'altro la crisi per i missili di Cuba fece toccare con mano al Cremlino l'insufficienza del proprio strumento navale e determinò quindi un accelerato sviluppo della flotta sovietica d'alto mare e della sua componente logistica, il che suscitò in seguito un altro motivo di preoccupazione negli Stati Uniti. [13]

Nel frattempo l'intransigenza di Kennedy, stranamente poi considerato da molti un "pacifista", aveva portato anche all'innalzamento del famigerato ed emblematico "muro di Berlino". Ciò era accaduto nell'agosto 1961, dopo il fallimento della conferenza di Vienna del giugno precedente in cui l'amministrazione democratica di Washington aveva respinto le richieste di Kruscev di attribuire alla capitale tedesca la qualifica di "città libera" ed aveva inoltre ordinato misure militari cautelative.

L'ultima e parimenti dimenticata responsabilità di Kennedy nel suo pur breve mandato come Presidente degli Stati Uniti fu rappresentata dal costosissimo coinvolgimento militare americano nella disastrosa guerra del Vietnam, che alcuni commentatori preferiscono attribuire falsamente al successore Johnson.

In questo Paese, ex Indocina francese, gli accordi di Ginevra del 1954 avevano lasciato una situazione simile a quella instauratasi nella Corea, con un Nord Vietnam comunista (capitale Hanoi) retto da Ho Chi Minh, al di sopra del 17° parallelo, ed un Sud Vietnam filoccidentale e governato dal cattolico Ngo Dinh Diem (capitale Saigon). L'abile propaganda maoista, sostenuta da aiuti economici e militari sovietici, fece scoppiare nel 1956 una guerriglia nel sud del Paese, manifestatasi nelle azioni dei partigiani vietcong soprattutto nell'intricatissimo e pressoché incontrollabile delta del fiume Mekong. Ne fu coinvolta la stessa capitale Saigon, dove furono numerosi gli attentati terroristici, accompagnati da parallele manifestazioni antigovernative da parte della comunità buddista e dei relativi sacerdoti, i "bonzi". [14]

Il ricordato coinvolgimento militare americano in questo conflitto, ha una data precisa: 11 dicembre 1961, giorno in cui due unità elicotteristiche statunitensi giunsero a Saigon come avanguardia di un contingente

---

13. Sulla questione ci soffermeremo nel quinto paragrafo di questo capitolo.

14. Grande impressione fecero allora le immagini televisive di alcuni "bonzi" che si suicidavano dandosi fuoco, come atto di protesta nei confronti del regime sudista e che poi divenne un efficace strumento di propaganda comunista.

di 16 500 soldati, con 27 generali, inviato globalmente nella regione dall'amministrazione Kennedy. [15]

Qui non si discute tanto sull'opportunità politica di tale intervento militare, quanto sul fatto che la "lobby" kennedyana sia riuscita a far mascherare quest'altra iniziativa, ancora una volta mal gestita fin dall'origine. Infatti fu subito palese una sostanziale indecisione di Washington nell'impiego operativo delle forze localmente disponibili e di quelle generalmente reperibili, cui corrispose peraltro una velleità formale, espressa anche da radicali provvedimenti americani contro qualche scomodo governante sudvietnamita. [16]

Kennedy infatti si invischiò anche nelle lotte di potere scoppiate a Saigon e fece scattare il colpo di Stato che il 1° novembre 1963 portò al rovesciamento ed all'uccisione del premier Ngo Dinh Diem e di suo fratello, senza in verità sostituirli con governanti migliori.

Il 22 novembre successivo poi anche il giovane Presidente democratico fu assassinato a Dallas e, se tale fatto di sangue deve essere attribuito realmente ad un complotto (e di nemici Kennedy se ne era procurati in verità molti), non possiamo dimenticare al proposito, per quello che può valere, anche le pesantissime minacce di vendetta e di morte lanciate pochi giorni prima contro lo stesso Kennedy dalla fanatica cognata dell'ucciso dittatore sudvietnamita, madame Nhu. [17]

3. La lunga e sanguinosa guerra del Vietnam

La morte di Kennedy portò alla Casa Bianca il vicepresidente democratico Johnson, sotto la cui amministrazione la guerra del Vietnam registrò una progressiva intensificazione, ma non certo la sua origine, come abbiamo detto.

---

15. R. Thompson, "Vietnam" nel volume *War in peace*, cit., p. 182. Kennedy inviò anche una brigata di marines in Thailandia come deterrente nei confronti del parallelo movimento comunista del Pathet Lao, sceso in campo contro il Governo del vicino Laos.

16. C.W. Robertson, "Vietnam, le ragioni di una guerra", in *Storia illustrata*, luglio 1967.

17. Oltre a madame Nhu, eventuali intransigenti e radicali avversari di Kennedy potevano essere reperiti nelle file dei cubani sia castristi che anticastristi, in alcuni settori militari di Washington, in quelli degli stessi pacifisti americani, nel solito KGB sovietico e perfino nei Servizi segreti inglesi che da tempo lamentavano il sostegno materiale di benestanti cattolico-irlandesi di Boston a favore dei terroristi dell'IRA.

Il 2 e il 4 agosto 1964 due cacciatorpediniere americani in pattugliamento nel golfo del Tonchino furono attaccati senza esito da alcune motosiluranti nordvietnamite e furono subito difesi da velivoli della 7ª flotta USA, che colarono a picco due unità e bombardarono per rappresaglia quattro basi navali di Hanoi. [18]

Con un'interpretazione forzata alcuni autori considerano questo incidente del golfo del Tonchino come l'inizio vero e proprio della guerra del Vietnam. L'errore cronologico risulta evidente qualora si consideri che alla morte di Kennedy, cioè nel novembre 1963, c'erano nel Paese già 16 500 soldati USA e che in tutto il 1964 il nuovo presidente Johnson inviò in Vietnam soltanto altri 6500 militari, che portarono a fine anno il contingente americano a 23 000 uomini.

L'incidente nel golfo del Tonchino rappresentò invece solo il primo scontro diretto tra gli Stati Uniti e la Repubblica Popolare del Nord Vietnam, che ufficialmente negò sempre un suo coinvolgimento nella guerra, ma che segretamente aveva inviato e continuò ad inviare molti materiali e uomini nel Sud, a supporto dei partigiani vietcong, utilizzando soprattutto il cosiddetto "sentiero di Ho Chi Minh", in gran parte passante per il Laos e la Cambogia. Questi ultimi due Paesi infatti erano anch'essi afflitti dalla guerriglia comunista e nel loro territorio, formalmente neutrale, i vietcong ed i nordvietnamiti avevano costituito zone "franche", controllate militarmente, che gli americani chiamarono "santuari" e nelle quali erano stanziati sicuri depositi di armi e campi di addestramento e di riposo. [19]

Solo anni dopo, e precisamente a partire dal 1970, gli americani e gli alleati sudvietnamiti eseguirono alcune puntate offensive oltre i confini del Laos e della Cambogia, ma i lunghi e non celabili preparativi necessari a mettere in moto il pesante apparato militare statunitense dettero quasi sempre ai partigiani comunisti il tempo sufficiente per sottrarsi a tali rastrellamenti.

L'"escalation" americana incominciò comunque nel 1965 e precisamente il 7 febbraio con l'inizio dei bombardamenti aerei sul Nord Vietnam e, nel mese successivo, con l'incontrastato sbarco dei marines a Da Nang, poco più a sud della frontiera, dove fu installata una grande

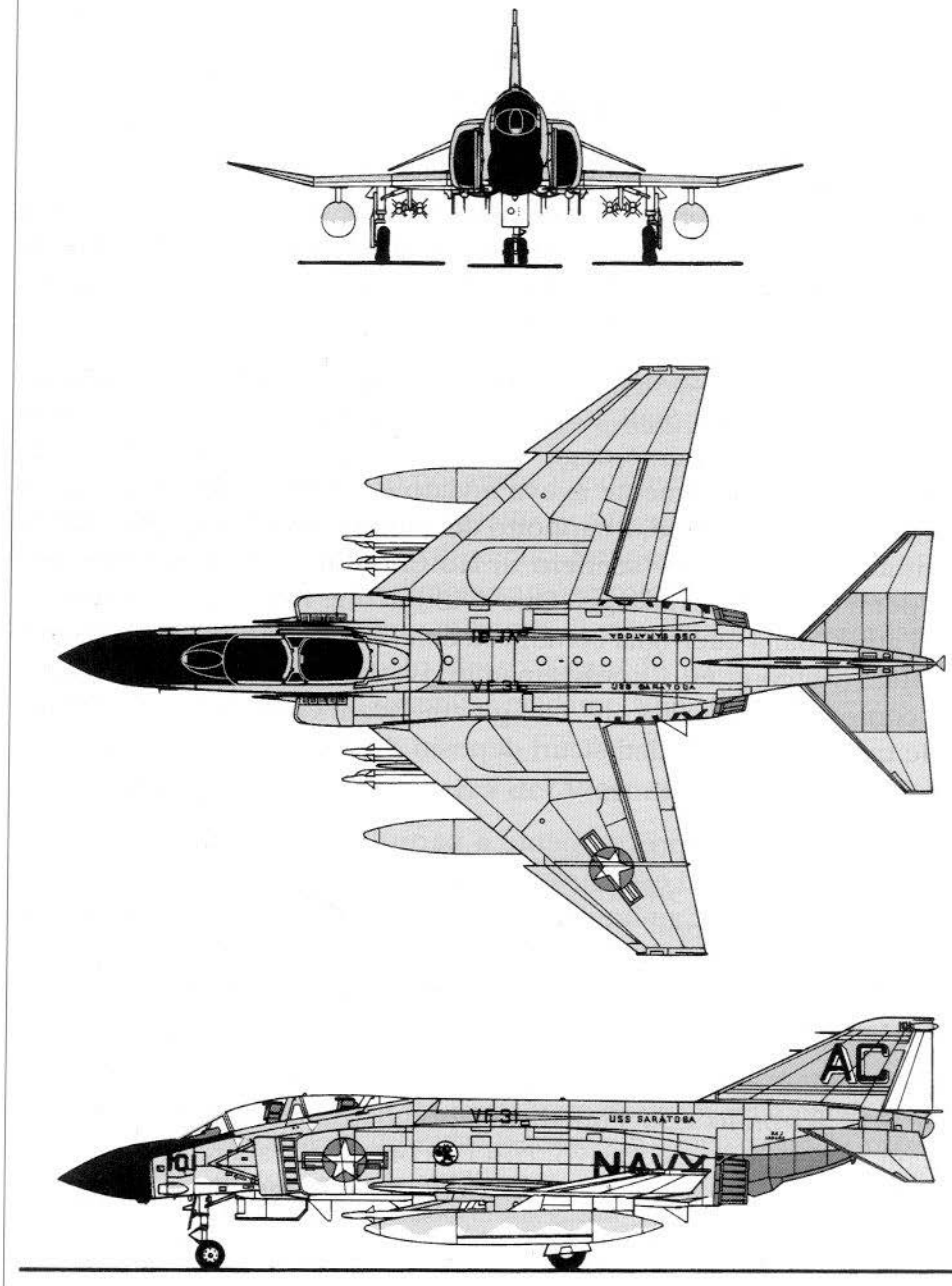
---

18. H. Pemsel, *Atlas of naval warfare*, Londra, Arms and Armour Press, 1977, p. 152-153.

19. I guerriglieri comunisti operanti nel Laos e nella Cambogia appartenevano rispettivamente al già accennato Pathet Lao ed ai brutali Khmer rossi.

F4J "PHANTOM II"

Caccia della Marina degli Stati Uniti



0 0,75 1,5
m

Scala 1:150

F4J "PHANTOM II" – CACCIA DELLA MARINA DEGLI STATI UNITI

CARATTERISTICHE

Ditta produttrice:
Mc Donnell (USA)

Dimensioni:
lunghezza 17,76 m
altezza 4,95 m
apertura alare 11,7 m
superficie alare 49,24 m^2

Pesi: a vuoto 12 600 kg
massimo al decollo 27 500 kg

Motori:
2 turboreattori General Electric J79-GE-10
potenza 8126 kg di spinta l'uno

Velocità max: 2,25 Mach

Autonomia:
2000 miglia con 5072 litri in serbatoi esterni

Quota di tangenza: 18 898 m

Armamento:
4 missili AA "Sparrow" a guida radar e 4 missili AA "Sidewinder" a guida a raggi infrarossi nelle missioni di superiorità aerea

7300 kg di carico bellico di caduta nelle missioni di attacco al suolo

Equipaggio: 1 pilota, 1 operatore

Data primo volo del prototipo: 27 maggio 1958

Data dell'entrata in servizio con la Marina statunitense: dicembre 1960

Un velivolo progettato per essere imbarcato sulle portaerei – un impiego molto specifico che impone scelte progettuali assai marcate – molto difficilmente può avere una buona riuscita quando si cerca di adattarlo ad esigenze diverse. Per questo motivo le due principali forze aeree statunitensi, l'US Navy e l'US Air Force, hanno sempre cercato di rispondere alle proprie necessità acquisendo macchine realizzate su specifiche separate. I tentativi di far adottare per lo stesso ruolo un unico modello da parte di ambedue le Forze Armate hanno avuto sempre difficile attuazione, come nel caso del General Dynamics F-111, *un velivolo a geometria variabile propugnato agli inizi degli anni '60 dall'allora segretario alla difesa Robert McNamara, che venne poi utilizzato solo dalla USAF. Una delle poche eccezioni a questa norma è stata rappresentata dal* McDonnel F4 "Phantom II", *il massiccio bireattore sviluppato tra il 1953 e il 1958 come successore del* McDonnel F3H "Demon". *Nel 1958, dopo una complessa fase di prove che dovette risolvere alcuni problemi aerodinamici, l'* F4, *ormai messo perfettamente a punto, sconfisse il* Vought F8E "Crusader III" *nel concorso con il quale la Marina scelse il caccia bisonico per i propri gruppi di volo. Dopo i pochi esemplari di* F4A, *utilizzati per l'addestramento del personale all'impiego del nuovo aereo, e i 635* F4B, *che armarono sia gli squadroni della Marina che quelli dei Marines, vennero realizzate, su richiesta dell'USAF le versioni* F4C, F4D, *ed* F4E. *La macchina, infatti, non presentava quelle specificità d'impiego tipiche dei velivoli imbarcati ed anzi si era dimostrata in grado di svolgere con grande efficacia qualunque missione sia nel ruolo di caccia puro che in quello di caccia bombardiere. Il* "Phantom II", *è stato realizzato anche in numerose altre versioni, come la* F4F, *destinata alla tedesca Luftwaffe, la* F4EJ, *costruita in Giappone per la JASDF (Japan Self Defence Air Force), la* F4K, *per la britannica Fleet Air Army e la* F4M *per la RAF (Royal Air Force), oltre ad alcune varianti da ricognizione. Nel 1966 volò il prototipo dell'* F4J, *la versione più moderna per l'US Navy. Numerosi degli oltre 5000 esemplari prodotti sono ancora in servizio presso le Forze Armate statunitensi e quelle di altri paesi.*

Il trittico illustra un F4J *del VF-31, assegnato alla portaerei* Saratoga. *L'aereo è nella tipica colorazione rimasta in uso fino agli anni '80, con superfici superiori in grigio chiaro, superfici inferiori in bianco e sgargianti colori per le insegne di reparto. La coda di questo aereo, così come il fulmine disegnato sulla fusoliera erano infatti in rosso.*

base operativa e logistica, che al termine di quell'anno portò a ben 165 700 uomini il contingente americano nel Paese.

Contemporaneamente la US Navy, oltre ad effettuare con i propri velivoli imbarcati gli attacchi aerei soprattutto sui porti e sugli ancoraggi nordvietnamiti, istituì un servizio di vigilanza lungo le coste del Sud per tentare di impedire il nutrito traffico di cabotaggio a favore del nemico. Quindi nel febbraio 1967 fu creata allo stesso scopo la cosiddetta "Riverine Force", avente il compito di controllare la sviluppatissima rete fluviale e l'intricato dedalo di canali che forma l'immenso delta del Mekong. Pertanto, alla fine di quel 1967 gli americani totalmente impegnati nella guerra sfiorarono il mezzo milione, di cui circa 100 000 soldati di prima linea. [20]

Nonostante la costante crescita del contingente statunitense nel Vietnam del Sud, le operazioni belliche non dettero i risultati sperati da Washington. Se infatti ogni scontro in campo aperto si risolveva immancabilmente con il successo americano e degli alleati sudvietnamiti i vietcong ed i regolari del Nord riuscivano sempre a spostare la minaccia altrove, godendo degli accennati "santuari" e dell'appoggio della popolazione rurale del Sud, convinta con le buone e più spesso con le cattive a sostenere, magari soltanto con l'omertà, lo sforzo dei guerriglieri comunisti.

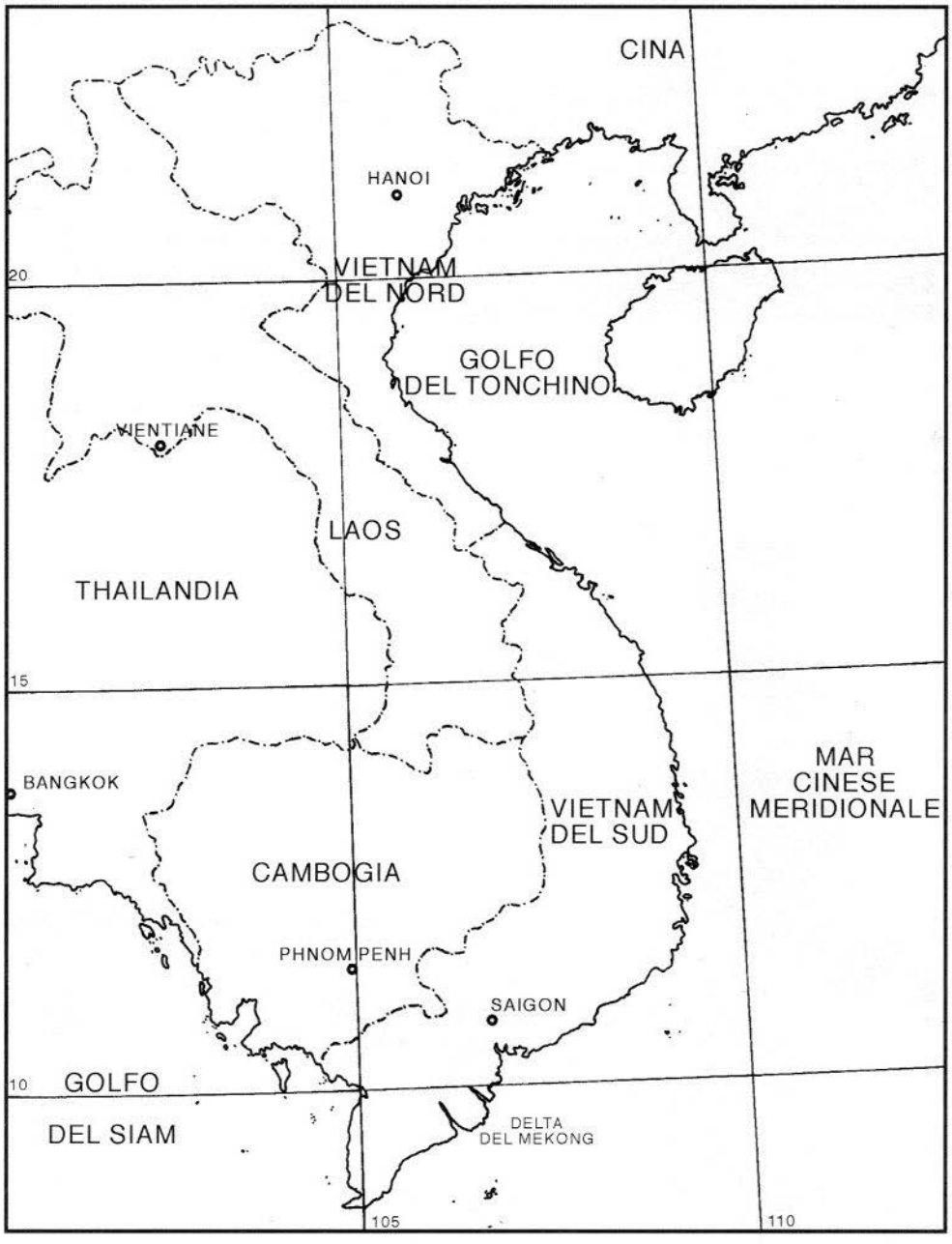
Pertanto gli agguati e gli attentati, spesso nella stessa capitale Saigon, non diminuirono ed attrassero con la loro spettacolarità un crescente interesse dei "mass media", da parte loro lasciati troppo liberi di filmare gli avvenimenti strettamente militari e di commentarli con dubbia competenza, avendo come fine quasi esclusivo non il racconto della verità ma la ricerca del remuneratissimo "scoop" a tutti i costi. Non bisogna dimenticare infatti che questa fu la prima guerra rappresentata quotidianamente in televisione, inebriante organo di informazione che finì per apparire alla gente come una specie di Vangelo del XX secolo. [21]

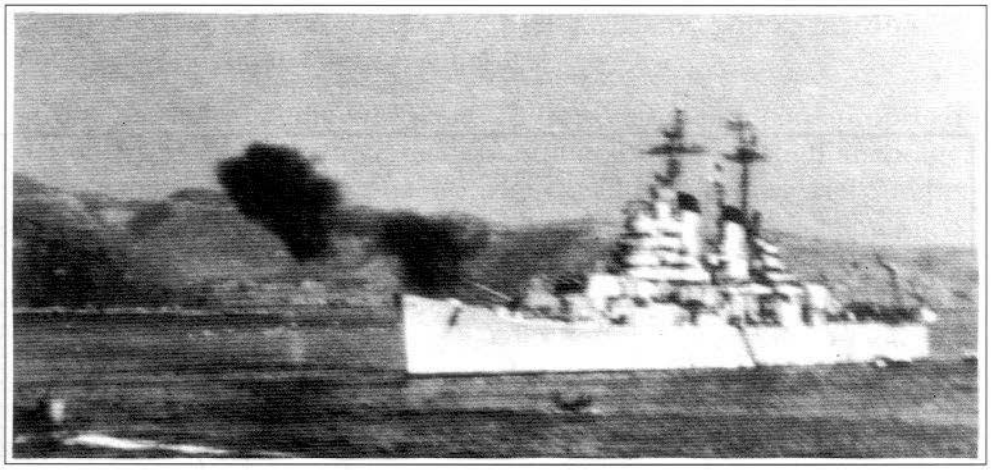
---

20. La "Riverine Force" si avvalse inizialmente di difformi battelli a motore opportunamente modificati e poi di apposite cannoniere blindate e di motovedette del tipo "PSR".

21. Nell'occasione fu data grande risonanza dai "mass media" al tristemente famoso eccidio di My Lai di responsabilità americana e non furono pubblicizzati gli ancora più pesanti ed emersi massacri di civili compiuti dai vietcong a Dak Son ed a Hue, né le sanguinarie imprese dei Khmer rossi cambogiani, solo oggidì "rivelate" dalla stampa.

VIETNAM


CINA
HANOI
20
VIETNAM
DEL NORD
Ggolfo
DEL TONCHINO
VIENTIANE
LAOS
THAILANDIA
15
BANGKOK
VIETNAM
DEL SUD
MAR
CINESE
MERIDIONALE
CAMBOGIA
PHNOM PENH
SAIGON
10
GOLFO
DEL SIAM
DELTA
DEL MEKONG
105
110
0 50 100
km
Scala 1:10 000 000



Sopra: *L'incrociatore statunitense* St Paul *apre il fuoco contro le postazioni coreane intorno alla testa di Ponte di Hungnam*

Sotto: *Lancio di paracadutisti americani*

Con una forma di masochismo di massa, su cui gli psicanalisti debbono ancora fare completa luce, l'opinione pubblica americana mostrò di gradire questo tipo di "reportages", conditi qua e là da pareri di immancabili "esperti", che non sempre si dimostravano all'altezza della situazione.

Alle critiche che provenivano da siffatte fonti si aggiunsero in verità anche le affannose lamentele di alcuni militari in servizio per le perdite umane forse troppo frettolosamente definite "pesanti". Si ripeterono allora le sproporzionate proteste, che erano già sorte nel Paese durante la seconda guerra mondiale nel Pacifico, per la morte di 990 marines a Tarawa nel novembre 1943 e di 6821 militari nella più lunga conquista di Iwo Jima nel febbraio-marzo 1945, cosa che aveva addirittura indotto alcuni deputati della civilissima democrazia d'oltre oceano a chiedere (ma fortunatamente non ad ottenere) l'impiego di gas asfissianti per concludere al più presto quella campagna senza ulteriori perdite. [22]

Il ritornello delle enormi spese militari fu invece suonato da rampanti e ascoltatissimi "esperti" economici proliferati negli Stati Uniti degli "swinging" Anni Sessanta, così tanto esaltati fino a poco tempo addietro ed ora, dopo la caduta del comunismo e dell'affiancante "contestazione", sottoposti a più meditata critica. Si parlò allora di una guerra che costava al contribuente americano trenta bilioni di dollari l'anno, ritenuti una cifra enorme e sproporzionata per tamponare l'avanzata del marxismo nel Sud Est asiatico.

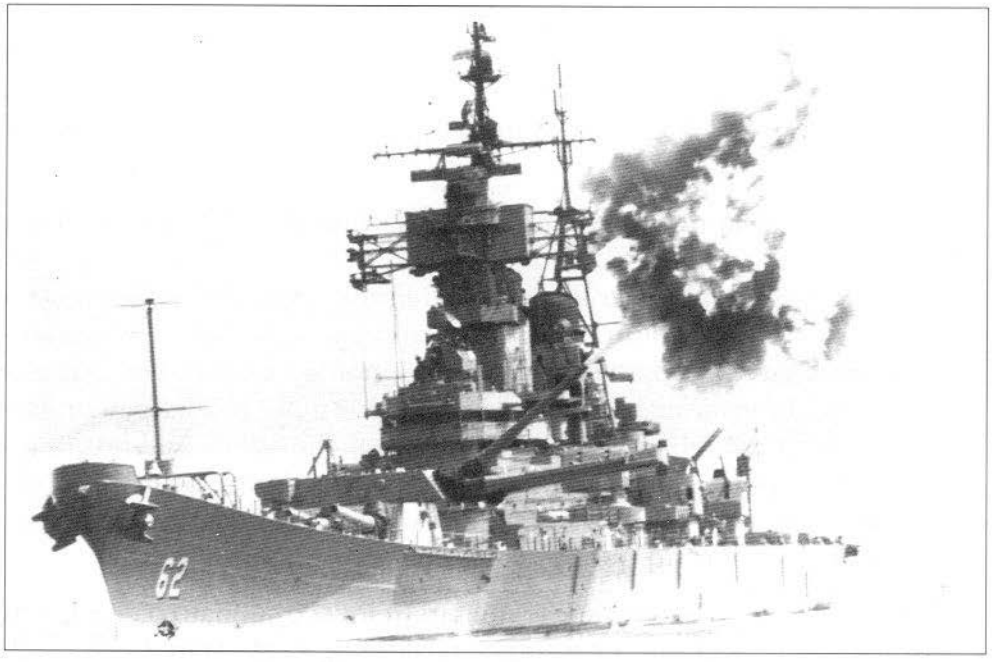
Questo insieme di parziali resoconti, di opportunistiche intromissioni e di indagini giornalistiche pilotate, dette origine o comunque conferì forza negli Stati Uniti ad un crescente fronte del rifiuto che conglobò onesti pacifisti, intellettuali "illuminati", masse di diseredati scontenti e complessi musicali pronti a cogliere l'occasione propizia per colmare i propri conti in banca. [23]

Non c'è quindi da meravigliarsi se la guerra del Vietnam non abbia riscosso il dovuto consenso popolare all'interno della stessa Nazione che, bene o male, stava tentando di porre un argine all'esuberante esplosione

---

22. R.F. Newcomb, *Iwo Jima*, Milano, Rizzoli, 1966, p. 259.

23. Questo fenomeno coinvolse sia cittadini americani, sia individui del resto del mondo occidentale, questi ultimi in gran parte animati dalla perpetua "invidia del parente povero". Molti di essi poi, come l'attrice Jane Fonda, non indugiarono a "pentirsi" quando il sole marxista si avviò al tramonto verso la fine degli Anni Ottanta.



Sopra: *La nave da battaglia* New Jersey *esegue un bombardamento contro le coste del Vietnam – Marzo 1969*

Sotto: *Un pattugliatore costiero PCF in un fiume durante le operazioni nel Vietnam*

Pattugliatore costiero statunitense PB MKIII

Le azioni navali statunitensi furono facilitate dalla pressoché completa assenza di forze navali avversarie – Nella pagina a fronte una delle due foto mostra la N.b. New Jersey *in azione. La necessità dell'appoggio balistico dei grossi calibri nelle operazioni terrestri lungo le coste, portò, nel 1967, alla decisione di rimettere in efficienza alcune delle navi da battaglia della classe "Iowa" da 58 000 t, conservate "in naftalina". La prima di tali unità fu appunto la* New Jersey. *Molto attivi furono anche i pattugliatori costieri che operarono nella intricata rete fluviale del delta del Mecong*

del comunismo internazionale, a tutela degli interessi occidentali e quindi anche della civiltà europea.

Sul piano militare furono evidenti le difficoltà di un Esercito modernamente equipaggiato, come quello americano, che a causa delle caratteristiche ambientali non poteva mettere a profitto la sua superiorità di artiglieria, il suo dominio dei cieli e dei mari e l'abbondanza di mezzi corazzati. Gli scontri nella fitta vegetazione infatti avevano luogo solitamente a distanze medie di 30-40 metri ed a nulla valse anche il tentativo di lanciare sostanze chimiche defolianti, che avrebbero dovuto permettere di ampliare l'orizzonte visivo e quindi l'impiego di armi a maggiore raggio d'azione.

Gli stessi elicotteri, su cui erano state riposte molte speranze americane, dovettero operare sulla giungla a quote proibitive e spesso in "hovering" (cioè sostando su bersagli coperti), esponendosi quindi al micidiale fuoco delle numerosissime armi automatiche nemiche, subendo pesanti punizioni. [24]

Più utili e forse decisivi sarebbero stati i bombardamenti strategici sul suolo del Nord Vietnam e sulla stessa Hanoi, se la solita "opinione pubblica democratica" non avesse vinto ancora una volta la sua battaglia, imponendo per due volte al titubante Governo statunitense una loro sospensione nel novembre 1968 e nel gennaio 1973, il che fu realmente provvidenziale per il regime di Ho Chi Minh e dei suoi eredi. [25]

L'ultima sospensione di tali bombardamenti strategici fu anche dovuta alla riapertura delle trattative per un "cessate il fuoco", che portarono rapidamente ad un armistizio entrato in vigore il 28 gennaio 1973, quando Hanoi si trovava praticamente indifesa poiché il suo sistema d'allarme radar era stato distrutto, le comunicazioni sconvolte e la difesa contraerea pressoché annullata. Soprattutto decimata era l'aviazione da caccia nordvietnamita, mentre era ridotta quasi a zero la dotazione dei temibili missili contraerei sovietici "SAM", dopo il lancio di ben 1242 di siffatti ordigni terra-aria, che avevano abbattuto tra l'altro 10 "stratofortezze volanti B-52" nel periodo più intenso dell'offensiva aerea americana, verificatosi nel dicembre 1972.

---

24. AA.VV., *Storia dell'Aviazione*, vol. 5 (*Gli anni della "pace calda"*), Milano, Fabbri Editori, 1973, p. 929-931.

25. Ho Chi Minh, letteralmente "colui che illumina", si chiamava in verità Nguyen Sinh Kung e si spense durante la guerra del Vietnam il 3 settembre 1969. Cfr. "Enciclopedia dei personaggi storici", a cura di *Storia Illustrata*, Milano, Mondadori, 1970, p. 440.

Non altrettanto incisiva fu in verità l'azione della US Navy che, senza avversari sul mare, si impegnò per lo più in bombardamenti costieri, in incursioni aeree tattiche e nel minamento del porto di Haiphong (maggio 1972), ma non ottenne di contro i risultati sperati nella repressione dei traffici costieri e fluviali nemici, mancando nel suo compito di blocco, e non fu chiamata ad eseguire operazioni anfibie aggiranti, del tipo di quella riuscita brillantemente a Inchon il 15 settembre 1950 durante la guerra di Corea. [26]

Finalmente, come si è detto, i negoziati per un cessate il fuoco, inaugurati una prima volta a Parigi dal neo-presidente repubblicano Nixon il 25 gennaio 1969 e interrotti il 30 marzo 1972 dall'offensiva nordvietnamita di Pasqua, ripresero nel gennaio 1973 e portarono ad un rapido accordo di armistizio. Esso contemplava il ritiro delle residue truppe americane dal Vietnam del Sud e dalla Cambogia, dove esse erano intervenute nel marzo 1970 dopo la deposizione del principe Sihanouk.

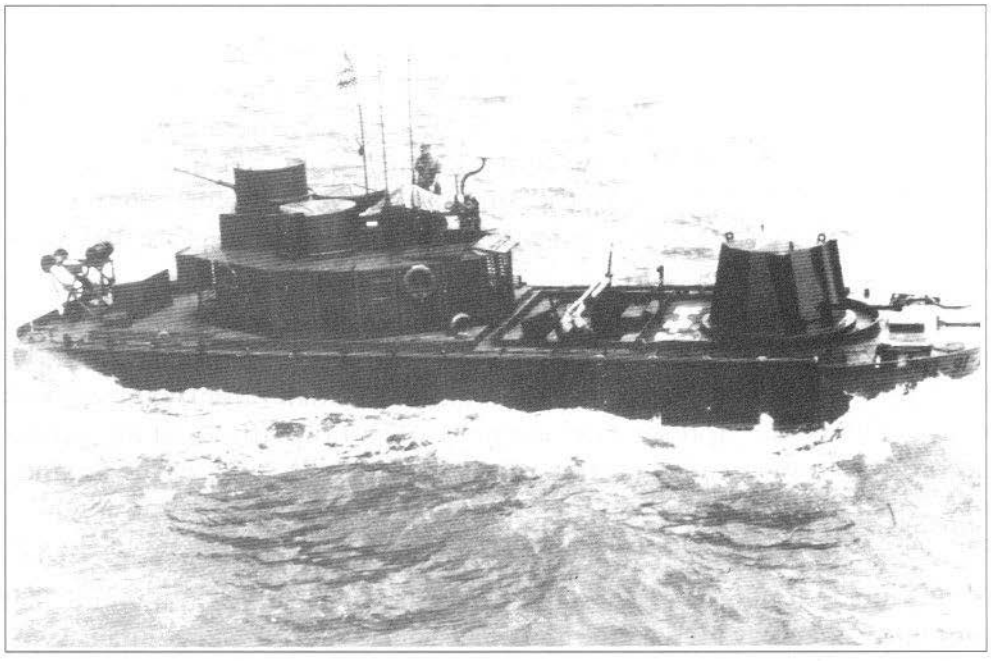
In questo lungo periodo di controverse trattative il contingente statunitense, che aveva registrato il suo massimo sviluppo nel gennaio 1969 con 542 000 uomini, era andato costantemente assottigliandosi con massicci rimpatri e con una progressiva delega dei compiti operativi all'Esercito sudvietnamita. Pertanto nei primi mesi del 1971 erano presenti nel Paese 240 000 militari USA e nel marzo 1972 solo 100 000 che divennero 43 000 nell'agosto successivo. Questi ultimi furono poi reimbarcati nel marzo 1973 dopo l'accennata firma degli accordi armistiziali, cosicché, a partire da quella data, rimasero nel Sud Vietnam solo i componenti dell'ambasciata USA a Saigon e qualche altro delegato sparso per il Paese, accompagnati dai marines di scorta. [27]

Una volta evacuate tutte le truppe americane, i comunisti ripresero le ostilità nel Vietnam del Sud in spregio alle convenzioni armistiziali. A questo punto però il presidente Nixon, sebbene sollecitato a reagire dal leader sudvietnamita Van Thieu, non riuscì a superare l'opposizione democratica al Congresso, lieta che finalmente i dilaniati Stati Uniti fossero usciti da un vicolo cieco. La nuova offensiva dei vietcong e delle truppe nordvietnamite non poté quindi essere arginata dall'ancora

---

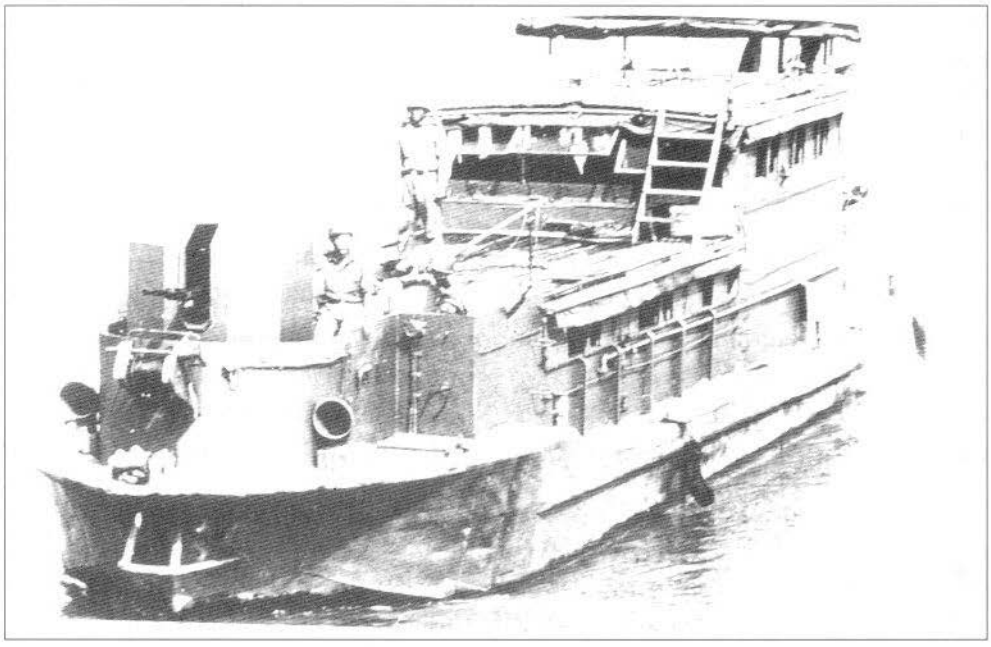
26. Nei bombardamenti costieri fu anche proficuamente impiegata la potente corazzata *New Jersey* della seconda guerra mondiale. Cfr. Department of the Navy, *Operational experience of fast battleships; World War II, Korea, Vietnam*, Washington D.C., Naval Historical Center, 1989, p. 191-197.

27. R. Thompson, *Vietnam*, cit., p. 182 e 212-215.



Sopra: *Un* ASPB, *unità per appoggio di fuoco, scorta, pattugliamento e dragaggio in operazioni fluviali e di estuario. Queste unità erano armate con mitr. da 20, 12,7 e 7,7 e con mortai*

Sotto: *Elicottero* CH-53 Sea Stallion *dei Marines impiegato in attività di elidragaggio nella baia di Han-Gay*



Sopra: *Una versione dei mezzi tipo ATC, armata con un cannone da 20 mm usata dalla Marina sudvietnamita*

Sotto: *Nave comando per operazioni anfibie* Mountwitney (LCC20) *impiegata nel coordinamento del naviglio preposto alla evacuazione degli ultimi reparti americani dal Vietnam*

inadeguato apparato difensivo del Sud Vietnam, cosicché Saigon e la capitale cambogiana Phnom Penh caddero nelle mani dei comunisti nell'aprile 1975. In quell'epoca il contingente americano era assente dal Paese da ben due anni, come è bene sottolineare al cospetto di certi resoconti che vorrebbero far credere invece ad una sconfitta campale e non solo strategico-politica statunitense.

Tra l'altro la mancata reazione americana alla rottura unilaterale dell'armistizio da parte nordvietnamita fu dovuta, oltre che all'accennata opposizione della maggioranza democratica al Congresso, al famoso scandalo del "Watergate", scoppiato con sospetta tempestività nel 1974 e conclusosi con le forzate dimissioni di Nixon in quello stesso 1975 che vide l'incontrastata conquista comunista di Saigon e di Phnom Penh. [28]

Un'appendice ai suddetti avvenimenti fu rappresentata dalla cattura del mercantile americano *Mayaguez* da parte di una motovedetta cambogiana nelle acque internazionali del golfo di Thailandia il 12 maggio 1975. Due giorni dopo però un commando di marines, trasportato da elicotteri, liberò la nave, mentre per rappresaglia i velivoli della portaerei *Coral Sea* distrussero la base cambogiana di Ream ed eliminarono diciassette aerei avversari. [29]

4. I più recenti conflitti arabo-israeliani

Nel primo paragrafo di questo capitolo abbiamo esaminato innanzi tutto la nascita dello Stato di Israele e la conseguente prima guerra arabo-israeliana, che tra l'altro determinò l'occupazione da parte della Giordania e dell'Egitto di quei territori (Cisgiordania e striscia di Gaza) originariamente destinati dall'ONU alla formazione dello Stato arabo palestinese. Questa situazione rimase immutata anche dopo la guerra di Suez del 1956, da noi parimenti analizzata nello stesso paragrafo e che, pur registrando una vittoria tattica della coalizione antiegiziana rappresentata da Francia, Gran Bretagna ed Israele, segnò la sconfitta politica di queste tre Nazioni, condannate ed abbandonate da Washington e minacciate da Mosca.

---

28. I morti di questa guerra furono 56 000 in campo americano, circa 400 000 in campo sudvietnamita ed oltre un milione nelle file comuniste.

29. AA.VV. *Storia della Marina*, vol. 6 (*Le Marine nell'era nucleare*), *1946-1980*, Milano, Fabbri Editori, 1978, p. 1850.

Una nuova crisi nella zona si delineò quando nel 1967 l'Egitto chiese ed ottenne dall'ONU di ritirare i "caschi blu" che proprio dal 1956 vigilavano lungo le frontiere con Israele. Conseguito questo risultato, il presidente Nasser ristabilì immediatamente il blocco del golfo di Akaba, riproponendo la sa intenzione di soffocare i traffici facenti capo al porto israeliano di Eilat dove, tra l'altro, esisteva il terminale di un oleodotto. [30]

Il Governo di Tel Aviv, dopo vani tentativi della diplomazia internazionale di far recedere Nasser dalla sua decisione, reagì pesantemente, scatenando alle 07.45 del 5 giugno 1967 un violentissimo attacco di sorpresa contro gli aeroporti e le installazioni militari non solo egiziane, ma anche siriane e giordane. Entro mezzogiorno le aviazioni di questi tre Paesi arabi erano virtualmente cancellate, dopo di che scattò l'invasione israeliana del Sinai, delle alture del Golan e della Cisgiordania, condotte da veloci puntate di mezzi corazzati. [31]

L'allora ministro della Difesa israeliano Moshe Dayan ed il capo di Stato Maggiore Rabin conoscevano fin troppo bene i limiti del pur ragguardevole apparato militare del loro Paese, che erano e sono determinati dalla ristrettezza del territorio nazionale, dal suo accerchiamento fisico da parte degli Stati arabi limitrofi, dalla penuria di uomini validi al servizio militare (l'intera popolazione israeliana era allora di 2 624 900 anime) e dalla conseguente impossibilità di tenere mobilitati per più di quindici giorni i riservisti, indispensabili alla produzione agricola ed industriale. [32]

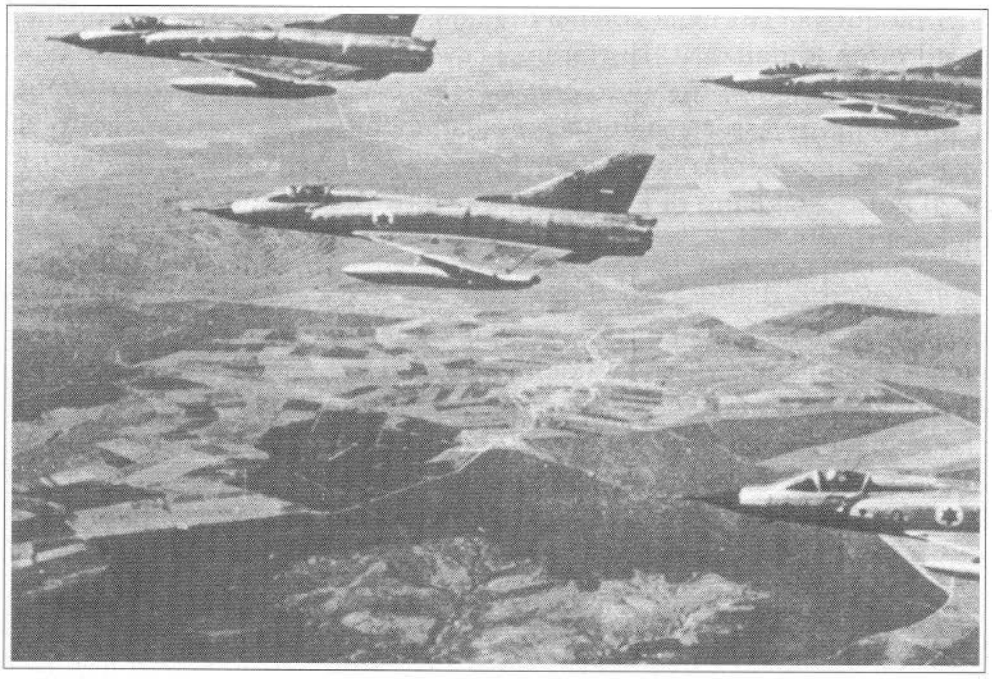
Israele era quindi costretta a fare presto e ad eseguire una "Blitzkrieg" spietata e risolutiva, come in effetti si dimostrò quella che appunto è ricordata come "guerra dei sei giorni". Le difese di Egitto, Giordania e Siria

---

30. H.P. Willmott "The six-days war", nel volume *War in peace*, a cura di R. Thompson, Londra, Orbis, 1981, p. 162.

31. A proposito della mancata consegna di una formale dichiarazione di guerra, da alcuni criticata, occorre dire che essa non era necessaria perché i Paesi coinvolti si trovavano ancora in regime di belligeranza, risalente al 1948 ed interrotta non da trattati di pace, ma solo da armistizi.

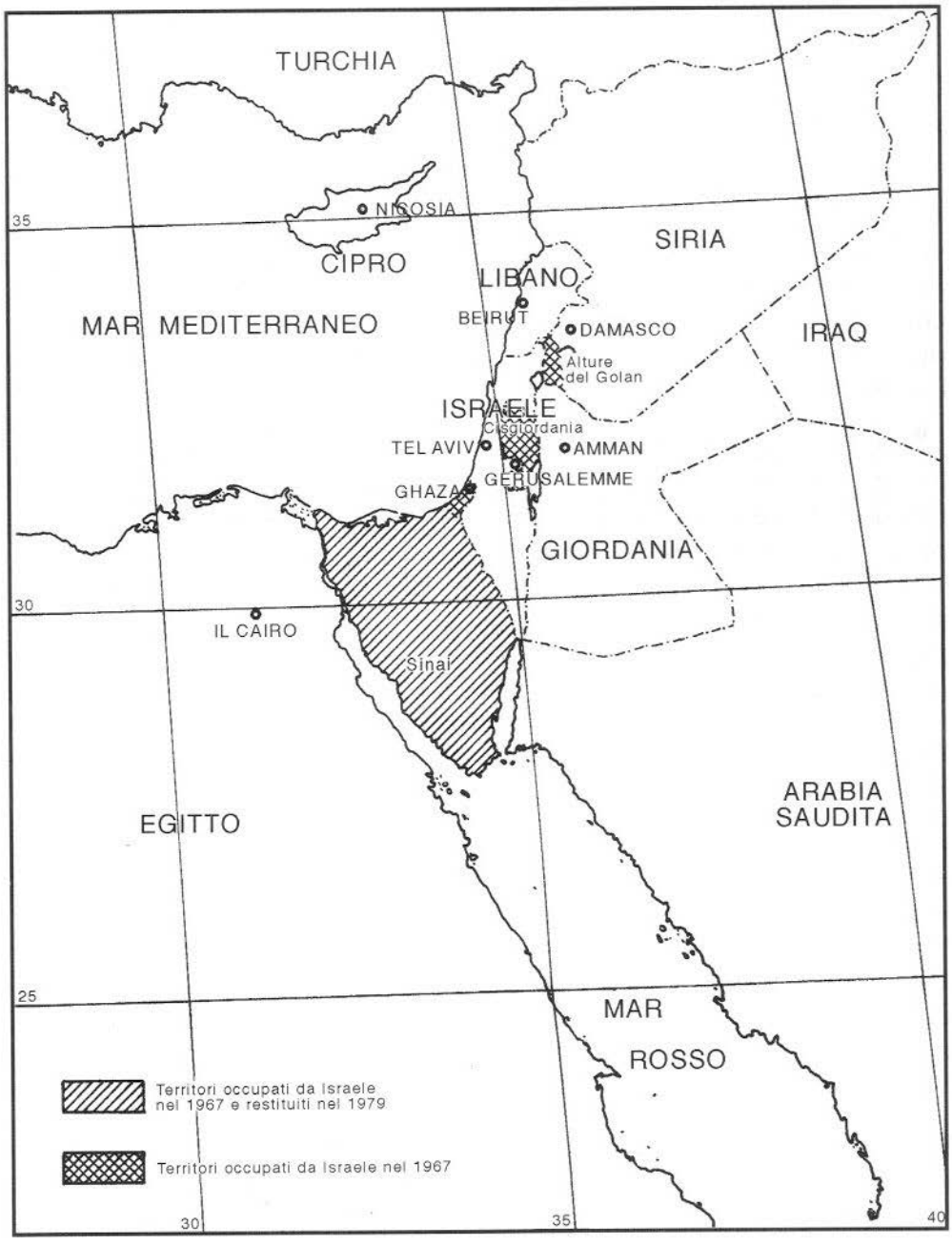
32. Non va sottaciuta neppure l'allora schiacciante maggioranza antisraeliana presente nell'Assemblea Generale dell'ONU, guidata dall'Unione Sovietica, sempre pronta a condannare ogni iniziativa di Tel Aviv ed a frenarne i successi militari, e propensa invece a prendere tempo nel Consiglio di Sicurezza, nei rari momenti in cui erano i Paesi arabi ad avere la meglio sul campo.



Sopra: *Aeroplani da caccia a reazione Mirage israeliani in volo verso l'Egitto. Il loro impiego, nella guerra dei sei giorni fu uno dei presupposti determinanti della vittoria d'Israele*

Sotto: *Carro armato israeliano tipo "Centurion" modificato con un cannone da 105 mm. Le forze corazzate israeliane ebbero una parte preponderante nella avanzata attraverso il deserto del Sinai fino al Canale di Suez*

MEDIO ORIENTE



0 50 100
km

Scala 1:10 000 000

furono travolte, nonostante gli aiuti che frettolosamente inviarono a questi tre Paesi l'Arabia Saudita, l'Irak, il Kuwait e l'Algeria. Pertanto tra il 5 ed il 10 giugno di quel 1967 gli ottimi soldati israeliani strapparono all'Egitto la striscia di Gaza ed il Sinai, giungendo sul canale di Suez, alla Siria le strategicamente preziose alture del Golan ed alla Giordania la Cisgiordania e soprattutto l'ambitissima Gerusalemme, dove in seguito venne trasferito il Governo nazionale.

A conferire maggiore valore a questi clamorosi successi militari sta il fatto che l'Esercito israeliano mise allora in linea 264 000 uomini, 300 carri armati e 350 aerei, contro 410 000 soldati arabi, appoggiati da 2200 carri armati e 810 velivoli. Non in tutti i campi inoltre gli uomini con la stella di David poterono giovarsi della tanto reclamizzata superiorità tecnologica, come ad esempio accadde nel settore dei mezzi corazzati.

Dopo sei giorni di combattimenti questa guerra lampo cessò, sia per l'intervento dell'ONU, sia per il raggiungimento di tutti gli obiettivi prefissati dagli israeliani che erano costati ad essi 77 morti, 2586 feriti e 17 prigionieri. I Paesi arabi coinvolti pagarono la sconfitta molto più pesantemente, lamentando 15 000 tra morti e feriti e 12 000 prigionieri, oltre alla perdita di circa 1000 carri armati, 452 aerei e 26 000 miglia quadrate di territorio. [33]

Tra le vaste zone conquistate dagli israeliani in quel giugno 1967 figuravano, come detto, la striscia di Gaza e la Cisgiordania, che pur essendo state per diciannove anni in possesso illegittimo rispettivamente dell'Egitto e della Giordania, solo da allora sono state identificate come "territori occupati".

La guerra dei sei giorni, come del resto tutti i precedenti e successivi conflitti arabo-israeliani, fu essenzialmente una guerra aero-terrestre, a causa sia delle caratteristiche geografiche dei Paesi contendenti, sia delle stesse limitate dimensioni delle Marine coinvolte. Si possono ricordare pertanto solo le seguenti operazioni navali.

Il 5 giugno sette sommozzatori israeliani, trasportati da un sommergibile, penetrarono nel porto di Alessandria d'Egitto e fecero saltare in aria un dragamine e due motovedette missilistiche del tipo "Osa" sovietico. Questi incursori furono però catturati e furono più tardi rilasciati in

---

33. J. Laffin, *The Israeli Army in the Middle East wars*, Londra, Osprey, 1982, p. 20.

cambio della liberazione di ben 9 generali e 5000 soldati egiziani fatti prigionieri nei combattimenti terrestri. [34]

Nella stessa notte altri uomini-rana israeliani penetrarono a Porto Said, non trovando però alcun bersaglio utile, ed in questa occasione due motosiluranti, che appoggiavano l'impresa, si scontrarono con altrettante motovedette missilistiche egiziane, affondandone una.

Qualche mese dopo questa guerra, ed esattamente il 21 ottobre 1967, due motovedette egiziane della classe sovietica "Komar" colarono a picco, con i loro missili mare-mare "Styx", il cacciatorpediniere israeliano *Eilat* che navigava a lento moto a 14 miglia da Porto Said. [35]

Nonostante le favorevolissime e irripetibili condizioni che caratterizzarono questo attacco egiziano, l'affondamento dell'*Eilat* suscitò allarme nei confronti del pericolo missilistico mare-mare, simile a quello sollevato all'inizio del secolo dalle mine e dal naviglio silurante. Gli antidoti furono questa volta rintracciati sia in una difesa attiva, costituita dal binomio nave-elicottero e da missili antinave di maggiore gittata, sia in una difesa passiva rappresentata da mitragliere ad elevatissima celerità di tiro (tipo "Vulcan-Phalanx" da 20 mm a canne ruotanti o tipo Breda italiane da 40 mm) che hanno una larga probabilità di abbattere anche i missili più veloci a quote radenti. [36]

Il rapidissimo e schiacciante successo israeliano nella guerra dei sei giorni determinò una spaccatura nell'umiliato mondo arabo. Da una parte infatti finirono per schierarsi i Paesi più moderati, come Arabia Saudita e gli Emirati del Golfo Persico, e dall'altra gli Stati più intransigenti, come Siria, Irak e Libia che chiedevano una pronta rivincita contro il nemico sionista.

Oltre a questi due schieramenti musulmani esistevano i profughi palestinesi fuggiti dai "territori occupati" e fatti spesso oggetto di strumentalizzazione politica. Ben presto costoro si organizzarono in gruppi di guerriglia nei campi di raccolta e nei centri di istruzione istituiti nei Paesi confinanti, come Libano e Giordania, e fusero le loro schiere con quelle del già esistente gruppo militare clandestino di "Al-Fatah",

---

34. Notizie ricavate dal Congresso Internazionale di storia militare tenutosi a Tel Aviv tra il 19 e il 24 agosto 1984 al quale ha partecipato l'autore.

35. Nell'affondamento dell'*Eilat* perirono 43 marinai israeliani. Cfr. D. Haws - A.A. Hurst, *The maritime history of the world*, Brighton, Teredo Books, 1985, vol. 2, p. 271-272.

36. N. Friedman, *Modern warship: design and development*, cit., p. 153-154.

costituito nel 1956, dando origine nel 1969 all'OLP, cioè all'Organizzazione per la Liberazione della Palestina di Yasser Arafat.

Si inaugurò quindi un periodo di attentati terroristici e di dirottamenti aerei, aventi il duplice scopo di mantenere vivo nell'opinione pubblica mondiale il ricordo del problema palestinese e dei territori occupati e di costringere Israele ad una continua e stressante vigilanza dentro e fuori i propri confini. Tra le più conosciute azioni terroristiche messe in atto dai palestinesi ricordiamo il sanguinoso sequestro di atleti israeliani durante le Olimpiadi di Monaco del settembre 1972 ed il dirottamento di un aereo passeggeri dell'Air France ad Entebbe in Uganda, che però si concluse con la brillante liberazione dei 259 ostaggi ad opera di paracadutisti con la stella di David il 3 luglio 1976. [37]

Israele rispose a questi atti terroristici anche con operazioni militari in quei territori limitrofi che ospitavano e sostenevano i partigiani palestinesi, bombardando dal cielo ed anche dal mare i centri di raccolta di questi ultimi, inviando sul posto squadre di commandos addestrate alla controguerriglia e perfino invadendo nel 1982 il Libano, come vedremo in seguito.

Pertanto il regime armistiziale instaurato tra Israele ed i Paesi arabi fu continuamente turbato da incidenti di vario genere e dalla presa di posizione dell'ONU, che condannò più di una volta il Governo di Tel Aviv, trasferitosi frattanto nella città di Gerusalemme, "liberata" od "occupata", a seconda dei punti di vista.

Nel periodo tra il 1967 ed il 1973, data della quarta guerra arabo-israeliana, che esamineremo tra poco, fu assai ondeggiante l'atteggiamento assunto dagli Stati europei, condizionati da quello che fu allora definito "il ricatto petrolifero". Si segnalò nella circostanza la Francia che, dopo aver armato la Nazione ebraica ed aver addirittura combattuto insieme ad essa il conflitto del 1956 per il canale di Suez, rovesciò con De Gaulle la propria politica e la orientò a favore degli arabi. Ciò creò un altro motivo di contrasto tra Parigi e gli Stati Uniti, da parte loro decisamente schierati a fianco degli israeliani, per combattere la pericolosa penetrazione sovietica nell'area. [38]

---

37. D. Ree, "International terrorism", nel volume *War in peace*, a cura di R. Thompson, Londra, Orbis, 1981, p. 254-255.

38. Basi navali ed aeree sovietiche proliferarono allora nel Medio Oriente ed enormi quantità di armamenti furono cedute da Mosca ai Paesi arabi.

L'incerto equilibrio instauratosi in questo vitale settore dopo la guerra dei sei giorni fu spezzato dall'Egitto e dalla Siria, che utilizzarono la stessa arma della sorpresa tipica di Israele. Infatti il 6 ottobre 1973, approfittando della festa religiosa ebraica dello "Yom Kippur", questi due Paesi scatenarono un pesantissimo attacco contro le frontiere del comune nemico, cioè rispettivamente nel Sinai e sulle alture del Golan. La prima fase di questo quarto conflitto arabo-israeliano fu quindi a favore degli attaccanti, spalleggiati da un grosso apparato propagandistico, che fece breccia anche in quei Paesi che si credevano neutrali, ma che, incoffessatamente e con un pizzico di invidia, aspiravano a vedere ridimensionato il mito dell'invincibilità degli eredi di David.

Pertanto le Armate egiziane del nuovo premier Sadat (Nasser era morto nel settembre 1970) si fecero largo nel Sinai, mentre i soldati di Damasco ottennero iniziali successi a nord. Tuttavia già il 9 ottobre l'Esercito israeliano riuscì a respingere i siriani sul Golan, guadagnando altro terreno e giungendo addirittura a portata di artiglieria da Damasco, mentre un Corpo anfibio partito dal basso Sinai eseguì un ardito controsbarco nella zona sud-occidentale del canale di Suez, avanzando quindi nel deserto egiziano. Questo Corpo d'Armata israeliano si spinse fino a 100 chilometri dal Cairo e prese alle spalle la 3ª Armata di Sadat, accerchiandola e minacciandola di farla morire di sete e di fame nel Sinai. [39]

Come era avvenuto già nella guerra dei sei giorni, giunsero puntuali allora le intimazioni dell'ONU per un cessate il fuoco, che in verità non erano state così sollecite all'inizio della guerra, quando cioè sembrava imminente una vittoria araba. Pertanto il 24 ottobre di quel 1973 Israele dovette fermare l'avanzata del suo Esercito verso il Cairo ed intavolare nuove trattative di armistizio sotto una tenda situata significativamente al 101° chilometro sulla strada per la capitale egiziana. Di conseguenza nel marzo 1974 le truppe israeliane abbandonarono le sponde del canale di Suez ai "caschi blu" delle Nazioni Unite che nel giugno presero posizione anche in una zona cuscinetto tra Israele e Siria sul fronte del Golan.

In questo conflitto del "Kippur" gli israeliani lamentarono 2522 morti, 8000 feriti e 508 prigionieri su un totale di 275 000 uomini impiegati, oltre alla perdita di 850 carri armati su 1700, di 105 aerei su 432 e di 500 chilometri quadrati nel Sinai.

---

39. H.P. Willmott, "The Yom Kippur war", nel volume *War in peace*, a cura di R. Thompson, Londra, Orbis, 1981, p. 238-240.

Gli egiziani ed i siriani, che avevano impiegato 385 000 uomini, oltre a due divisioni corazzate irachene ed a contingenti giordani di sostegno, ebbero invece 16 730 morti, 18 049 feriti e 8821 prigionieri e persero 2402 carri armati su 3200 e 403 aerei su 810 e soprattutto dovettero lasciare nelle mani del nemico ben 2350 chilometri quadrati di territorio nazionale. [40]

Le operazioni navali furono questa volta più sviluppate e videro costantemente all'offensiva le vedette missilistiche israeliane che nella prima notte di guerra affondarono tre similari unità siriane ed un dragamine. Quindi nella notte tra l'8 ed il 9 ottobre sei vedette con la stella di David evitarono con le loro contromisure elettroniche e con abili manovre il lancio di tredici missili da parte di quattro motovedette egiziane, affondandone poi tre con i propri missili "Gabriel", di minore gittata ma di maggiore precisione, e con il tiro dei cannoncini di bordo.

Inoltre nella notte tra il 10 e l'11 ottobre altre vedette israeliane attaccarono il terminale petrolifero siriano di Banvas, i depositi di Lettakia e la base navale di Minet el-Beira, distruggendo le installazioni a terra e una motosilurante nemica. Un'operazione dello stesso tipo fu infine condotta nella notte seguente contro il porto di Tartous, dove fu colato a picco un mercantile sovietico. [41]

La guerra del Kippur, con la sua conclusione militare favorevole ancora una volta ad Israele, contribuì ad aprire uno spiraglio di pace tra l'Egitto, che progressivamente si liberò dell'ipoteca sovietica, ed il governo di Gerusalemme, premuto in tal senso dagli Stati Uniti, principali garanti della sua sopravvivenza. Si giunse quindi finalmente, grazie alla mediazione del presidente americano Carter, agli importanti accordi di Camp David del 18 settembre 1978 tra il presidente egiziano Sadat e il primo ministro israeliano Begin, che furono seguiti poi il 26 marzo 1979 dalla ratifica del tanto atteso trattato di pace tra i due Paesi. In base a questo documento Israele restituì all'Egitto tutto il Sinai, ricevendo in cambio il riconoscimento della sua sovranità da parte del Cairo.

Purtroppo però sul versante settentrionale, cioè dal Libano, i guerriglieri palestinesi colà residenti continuarono a lanciare ripetuti attacchi

---

40. Stato Maggiore dell'Esercito, *Prime considerazioni sul quarto conflitto medio-orientale*, Roma, 1974, p. 7-21.

41. Congresso internazionale di Storia militare di Tel Aviv del 19-24 agosto 1984 e *Rivista Italiana Difesa (RID)*, ottobre 1986, p. 77.

contro il territorio d'Israele, ciò che indusse Gerusalemme ad invadere nel 1982 la zona sud di tale Paese. Ne è seguita una fitta serie di trattative conclusesi con l'invio in Libano di una "Forza multinazionale", composta da Stati Uniti, Francia ed Italia, che però non è riuscita nella sua opera pacificatrice ed ha lasciato, dopo la sua evacuazione, una situazione di stallo tuttora presente. Essa probabilmente cela una tacita spartizione "di fatto" del Libano stesso tra Siria a nord ed Israele a sud del Paese, in attesa delle auspicate trattative di pace tra arabi ed israeliani in tutta la zona.

5. La sfida navale sovietica e lo sviluppo della Marina cinese

Pur essendo la Russia uno Stato continentale, le sue ambizioni marittime si sono manifestate fin dai tempi di Pietro il Grande, cioè dall'inizio del XVIII secolo ed hanno sempre incontrato l'opposizione della Gran Bretagna fino a quando quest'ultima è rimasta la prima Potenza navale del globo. [42]

Al termine della seconda guerra mondiale l'Unione Sovietica si trovò in mano un potentissimo Esercito ed un'agguerrita Aeronautica, ma anche una Marina trascurata troppo a lungo, a beneficio delle altre due Forze Armate. Questo stato di cose fu attentamente esaminato a Mosca, dove non poteva essere trascurato il fatto che la competizione, una volta continentale europea, si sviluppava ora contro gli Stati Uniti che possedevano ormai anche la più grande Marina del mondo.

La fase iniziale dello sviluppo navale sovietico, che caratterizzò grosso modo il primo decennio della "guerra fredda", vide la creazione di una flotta rispondente ad un programma minimo. Essa doveva cioè conseguire due obiettivi immediati: "mostrare bandiera" in ogni angolo del globo e soprattutto nei Paesi del Terzo Mondo appena usciti dal processo di decolonizzazione e garantire almeno una "difesa attiva" dei mari di casa.

Era questa una dottrina strategica non molto dissimile da quella maturata a Mosca prima del secondo conflitto mondiale e che in definitiva

---

42. A. Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna (secoli XVI-XIX)*, cit., p. 65-66, 87-96, 128-132, 182-190, 218-220, 246-254 e 264-269 e A. Santoni, *Da Lissa alle Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, cit., p. 12-13, 25-26 e 60-61.

continuava a fare principale affidamento su una grossa flotta subacquea, idonea ad esercitare il cosiddetto "sea denial" e non il "sea control". [43]

La politica navale sovietica subì un'evoluzione sotto il nuovo segretario del PCUS Kruscev, che nel 1956 nominò Comandante in capo della Marina il quarantaseienne e volitivo ammiraglio Sergei Gorshkov, che mantenne detto incarico fino al dicembre 1985. Egli potrebbe a buon diritto essere definito il Tirpitz russo, dal momento che sotto il suo comando la flotta sovietica fece notevolissimi progressi sia materiali che dottrinari, ispirandosi ad una strategia globale.

I sistemi d'arma che apparvero maggiormente idonei a soddisfare tale nuova impostazione della Marina sovietica e ad ovviare, almeno in parte, alla contemporanea mancanza di portaerei, furono i sottomarini atomici dei vari tipi e le navi di superficie dotate di nutrite batterie di missili mare-mare. Si videro pertanto scendere in mare unità sovietiche cariche fino all'inverosimile di tali ordigni; nonché di ingombranti apparati elettronici, per la scoperta e per il tiro, che davano ad un cacciatorpediniere l'aspetto di un incrociatore e ad un incrociatore quello di una corazzata. [44]

Questa aspirazione ad una flotta d'alto mare divenne ancora più accentuata dopo l'esaminata crisi di Cuba del 1962, quando a Mosca fu palese la povertà della propria componente logistica imbarcata, che costituisce la spina dorsale di una flotta con velleità realmente oceaniche. Da allora quindi fu compiuto uno sforzo – in realtà mai completato – per dotare la Marina sovietica di capacità operative autonome, cioè non troppo dipendenti dalle basi di rifornimento, oltre che svincolate dalla copertura degli aerei terrestri.

---

43. Si ricorda che all'inizio della seconda guerra mondiale la flotta sottomarina sovietica era la più numerosa del mondo anche se, essendo costituita da battelli di modesto dislocamento, era solo terza per tonnellaggio complessivo. A tale proposito si sottolinea il fatto che alla stessa epoca la flotta subacquea italiana occupava la seconda posizione in campo internazionale, sia per numero di unità (proprio dopo quella sovietica), sia per tonnellaggio complessivo (dopo quella americana).

44. Prato V., "L'evoluzione della strategia navale sovietica", in *Rivista Marittima*, maggio 1970. Ricordiamo al proposito che l'esaltazione del grosso missile fu alimentata in URSS dalla messa in orbita nel 1957 di due satelliti "Sputnik" (il secondo dei quali con la cagnetta Laika a bordo) ed ancor più dal lancio del primo uomo nello spazio, il maggiore Jurij Gagarin, il 12 aprile 1961.

Pertanto, accanto alle classiche unità di superficie armate con le accennate pesanti batterie di missili mare-mare ed ai tanti sottomarini strategici a propulsione atomica, comparvero nella Marina sovietica navi appoggio di varie specie.

Quindi nel 1967-1969 entrarono in servizio le portaelicotteri *Moskva* e *Leningrad* e, nel 1975, la prima portaerei ibrida *Kiev* (cioè armata con elicotteri, ma anche con aerei a decollo verticale), seguita poi da altre tre unità gemelle, che avrebbero dovuto dare un pur minimo appoggio aereo alla flotta d'alto mare. Infine nel 1990 prese il mare la prima vera e propria portaerei russa, la *Tbilisi* da 67 000 tonnellate. [45]

Cronologicamente l'espansione sovietica sui mari ebbe per iniziale obiettivo il Mediterraneo, che già era stato al vertice dei sogni degli Zar. In particolare la presenza in questo mare di navi battenti la bandiera con la falce ed il martello divenne permanente subito dopo l'esaminata crisi di Suez del 1956, quando l'ammiraglio Gorshkov, appena nominato al vertice della Forza Armata, pensò di ovviare alla locale impotenza navale sovietica costituendo un'apposita squadra e dislocandola nel 1958 in basi albanesi. Fu pertanto questo il primo tentativo di Mosca di utilizzare il potere marittimo a sostegno della propria politica estera. [46]

Le basi albanesi furono però ben presto chiuse ai sovietici in seguito al conflitto ideologico scoppiato nel 1961 tra Mosca e Tirana, appoggiata da Pechino, che determinò nel dicembre di quell'anno perfino l'interruzione dei rapporti diplomatici tra i due Stati comunisti. L'Albania del marxista-leninista Hoxa infatti, sollecitata dalla Cina di Mao Tze-tung, di simile ideologia, non condivise il processo di "destalinizzazione" messo in atto da Kruscev al Congresso del PCUS del 1956 e cinque anni dopo espulse i sovietici dal Paese, sottraendo ad essi anche due sommergibili che poi consegnò agli alleati cino-comunisti. [47]

Dopo questa crisi i sovietici rimasero senza basi stabili nel Mediterraneo, cosicché la loro locale presenza navale precipitò quasi a zero. Nel 1964 però navi russe ricomparvero in grande stile in questo mare, in

---

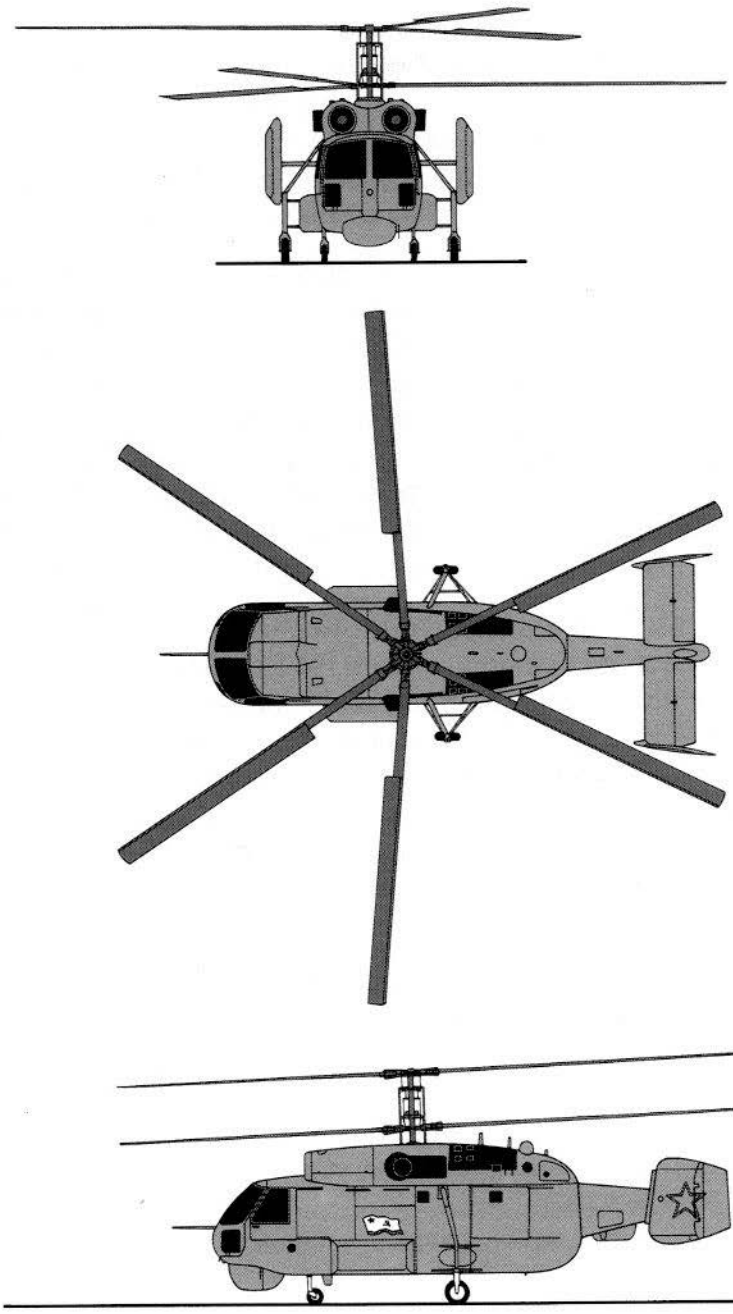
45. Istituto Idrografico della Marina, *Almanacco navale 1990-1991*, cit., p. 705-706 e 741-747.

46 B.W. Watson, *Red Navy at sea Soviet naval operations on the high seas, 1956-1980*, Londra, Arms and Armour Press, 1982, p. 78-81.

47. *Ibidem*, p. 82. Cfr. anche i quotidiani di Roma *Il Messaggero* e *Il Tempo* del 25 maggio 1965 che segnalarono la presenza in Adriatico di sommergibili cinesi.

KA 27PL "HELIX A"

Elicottero della Marina sovietica



KA 27PL "HELIX A" – ELICOTTERO DELLA MARINA SOVIETICA

CARATTERISTICHE

Ditta produttrice
Kamov (USSR)

Dimensioni:
lunghezza 11,3 m
diametro rotori 15,9 m

Peso:
a vuoto 5520 kg
massimo al decollo 12 600 kg

Motori:
2 turbine Klimov TV3-117Vk
potenza 2225 hp

Velocità max: 130 nodi

Autonomia: 512 miglia

Quota di tangenza: 6000 m

Armamento: siluri e bombe di profondità

Equipaggio: 2 piloti, 2 operatori

Data dell'entrata in servizio con la Marina sovietica: 1982

Tra gli elicotteri costruiti in Unione Sovietica quelli realizzati dal gruppo di progettisti guidati da Nikolai I. Kamov si distinguono per la particolare configurazione adottata, con rotori coassiali controrotanti ed impennaggio bideriva, soluzione che elimina la necessità del rotore anticoppia posteriore. Fin dagli anni immediatamente successivi alla seconda guerra mondiale, Kamov sviluppò numerosi progetti, sia per usi civili che militari, tra i quali il Ka 25 "Hormone", *largamente impiegato nelle sue diverse versioni dalla Marina sovietica come elicottero imbarcato antisommergibile. Da questa macchina venne sviluppato, tra la fine degli anni '70 e i primi anni '80 il* Ka 27, *denominato* "Helix" *in codice NATO. Le varianti di questo elicottero note in Occidente sono la* Ka 27PL, *denominata* "Helix A" *destinata alla lotta antisommergibile e la* KA 27PS "Helix D" *impiegata nelle operazioni SAR (Search and Rescue) di ricerca e soccorso in mare. Del* Ka 27 *è stata inoltre realizzata una versione da esportazione nota come* Ka 28, *che è stata acquistata dall'India e dalla Marina jugoslava, e una versione da combattimento e da appoggio alle operazioni da sbarco, denominata* Ka 29 "Helix B". *Esiste infine una versione civile, che ha conquistato alcuni primati di salita e di quota nella sua categoria, identificata come* Ka 32 "Helix C".

I Ka 27PL *della Marina sovietica, come quello illustrato nel trittico, sono dotati di radar di ricerca capace di operare su 360 gradi alloggiato nell'ampia carenatura posta sotto la cabina di pilotaggio e di sonar ad immersione che viene calato dall'alloggiamento che si trova nella parte posteriore della fusoliera. Altre apparecchiature di scoperta, come le boe acustiche, e l'armamento, che può essere costituito da siluri o da cariche di profondità, sono sistemati all'interno di un vano ventrale.*

seguito all'ospitalità ad esse concessa nei porti egiziani dal premier Nasser, ancora più prodigo di amicizia dopo la sconfitta patita dal suo Paese ad opera degli israeliani nella guerra dei sei giorni del 1967. Pertanto la presenza navale sovietica nell'ex "mare nostrum" toccò il suo culmine nel 1973, durante il successivo conflitto arabo-israeliano del Kippur, quando furono contate 96 navi battenti la bandiera con la stella rossa. [48]

Nel 1976 però il nuovo presidente egiziano Sadat iniziò a liberarsi della presenza sovietica nel suo Paese, in vista della normalizzazione dei rapporti con Israele, culminati negli accennati accordi di Camp David di due anni dopo. Di conseguenza le navi russe nel Mediterraneo diminuirono progressivamente, venendo via via ospitate in porti siriani, tunisini, libici e iugoslavi, questi ultimi resi disponibili dopo un'apposita visita dello stesso ammiraglio Gorshkov a Belgrado nell'estate 1976. [49]

Un altro lontano settore marittimo che ha visto una costante presenza navale sovietica soprattutto a partire dal 1968 è stato l'oceano Indiano, dove stavano affacciandosi allora molti nuovi Stati retti da regimi marxisti, dopo essersi liberati del colonialismo italo-franco-britannico. Qui tra l'altro passavano e passano le tradizionali rotte del petrolio provenienti dal Golfo Persico, che a sua volta rappresenta una zona di estrema importanza economica e strategica ed in direzione della quale Mosca tentò nel 1979 anche una penetrazione terrestre con l'invasione dell'Afganistan, finita poi miseramente a causa della tenace ed infine vittoriosa resistenza dei locali guerriglieri musulmani. [50]

All'estremità orientale dell'oceano Indiano le flotte sovietiche poterono giovarsi sovente anche delle basi indonesiane, al di là delle quali, cioè nel Mar Cinese meridionale, Mosca mise a profitto i buoni porti del Vietnam riunificato nel 1975 sotto la stella rossa. Con questa sua

---

48. G. Fantoni, *La flotta sovietica nel Mediterraneo*, a cura del "Centro di Studi Strategici" della LUISS, Roma, giugno 1983.

49. Ricordiamo anche che nel maggio 1972 era stato firmato tra Stati Uniti ed Unione Sovietica il trattato per la limitazione delle armi antimissilistiche (ABM) e per il controllo dei missili balistici. Vds. R. Bulkeley - H.G. Brauch, *The anti-ballistic missile treaty and world security*, Russel Press, Nottingham, 1988, p. 14-21 e O. Di Casola, "Gli accordi firmati a Mosca per la riduzione degli armamenti strategici (*SALT*)", in *Rivista Marittima*, dicembre 1972.

50. La penetrazione russa in questa zona è tradizionale, dal momento che già nel XIX secolo gli zar tentarono un'uguale manovra che li mise in contrasto con la Gran Bretagna, reggitrice allora dell'India.

presenza nel Sud Est asiatico l'Unione Sovietica riuscì altresì a circondare da meridione l'ostile Cina di Mao Tze-tung ed il suo alleato pakistano, oltre che a controllare la rinascente Marina giapponese ed a minacciare i vicini insediamenti americani nelle Filippine. Ed è proprio nella parte occidentale dell'immenso oceano Pacifico che negli ultimi anni della guerra fredda si è spostato il baricentro del confronto navale tra le due superpotenze.

In conclusione si può dire che la Marina sovietica ha eseguito con scrupolo e con successo il compito affidatole di "mostrare bandiera" ovunque, mascherando bene la sua intrinseca ed immutabile debolezza, nascente dal fatto di dover vigilare su quattro mari di casa non comunicanti tra loro. Sotto il profilo strettamente operativo bisogna però aggiungere che tutto ciò che essa ha potuto esibire è sempre stata una flotta sbilanciata, perché priva sia di un'adeguata componente aerea imbarcata, sia di un treno navale sufficiente e sia di una forza anfibia a grande autonomia. Queste deficienze, poco o nulla evidenziate dalla stampa occidentale, hanno dato solo una valenza teorica all'aspirazione dello stesso ammiraglio Gorshkov di guidare una flotta in grado di "acquisire il controllo dei mari nei vari scacchieri operativi". [51]

* * * * *

Subito dopo la vittoria militare contro i nazionalisti di Chang Kai Schek (luglio 1949) e la conseguente nascita della Repubblica Popolare cinese di stampo marxista, l'indiscusso leader Mao Tze-tung dichiarò la sua intenzione di potenziare tutte e tre le Forze Armate. Malgrado però i tangibili sforzi compiuti dal regime in questa direzione, fallirono miseramente negli anni seguenti i vari tentativi di sloggiare i superstiti reparti nazionalisti dalle vicine isole di Formosa, Matsu e Quemoy. [52]

Nonostante questi insuccessi anfibi, la Marina di Mao Tze-tung si comportò dignitosamente, affondando ad esempio con proprie motosiluranti di costruzione sovietica il cacciatorpediniere nazionalista *Taiping* nella notte tra il 14 ed il 15 novembre 1954 ed una motocannoniera nei primissimi giorni dell'anno successivo.

---

51. S.G. Gorshkov, *Red Star rising at sea*, Annapolis, US Naval Institute Press, 1978, p. 140-141.

52. I cino-comunisti riuscirono solo a riconquistare nel gennaio 1955 il gruppo insulare delle Tachen.

Un nuovo attacco compiuto nell'estate del 1958 contro le più vicine isole di Matsu e Quemoy, sottoposte ad incursioni aeree e ad un cannoneggiamento di ben 43 giorni da parte delle artiglierie a lunga gittata, si concluse però in un altro disastro. Infatti i cino-comunisti persero in quel periodo cinque motosiluranti ed una quarantina di aerei, abbattendone solo quattro ai nazionalisti, e Mao Tze-tung fu costretto a sospendere i bombardamenti contro quelle piccole piazzeforti. [53]

Era frattanto sorto tra Mao Tze-tung ed il leader sovietico Kruscev un insanabile dissidio ideologico sulla corretta interpretazione del marxismo-leninismo, maturato in seguito alla già accennata "destalinizzazione" compiuta dallo stesso Kruscev nel Congresso del PCUS del 1956. Due anni più tardi, il suddetto tentativo cino-comunista contro le isole di Matsu e Quemoy fornì nuovo combustibile a tale disputa tra Pechino e Mosca, rimproverando quest'ultima l'inopportunità di quell'azione militare che avrebbe potuto scatenare la reazione americana e quindi una guerra mondiale nucleare.

Questa condanna dell'avventurosa politica militare cino-comunista fu personalmente rinnovata dallo stesso Kruscev in una sua visita a Pechino in quel 1958, durante la quale il leader sovietico ebbe anche modo di lamentarsi per il rifiuto di Mao Tze-tung di costituire un comando navale congiunto cino-russo nel Pacifico. [54]

Da quel momento quindi i rapporti tra i due grandi Paesi comunisti furono caratterizzati da una serie di dispetti. Da Mosca infatti giunse subito il blocco delle forniture militari alla Cina e, nei due anni seguenti, il rifiuto di consegnarle il promesso modello di bomba atomica ed il richiamo dei propri tecnici e consiglieri militari. Mao Tze-tung allora rispose suscitando in Albania nel 1961 il già ricordato risentimento contro il "revisionista" Kruscev, che privò quest'ultimo delle basi navali in quel Paese mediterraneo.

Infine dal 1962, con lo scoppio della guerra nel Vietnam, gli aiuti al Nord e ai vietcong furono forniti sia dai cinesi che dai sovietici in un clima di

---

53. US Navy Department, Office of Naval Intelligence Review, Washington D.C., novembre 1958, p. 467-471.

54. B. Swanson, "The People Republic of China's Navy: coastal defence or blue water", in *Proceedings*, Annapolis, US Naval Institute, maggio 1976.

di feroce concorrenza, con Mosca che alla fine ebbe la meglio, riuscendo ad imporre la sua tutela sull'intero Vietnam unificato nel 1975. [55]

Sempre durante la guerra del Vietnam la Cina fu capace di ovviare alla mancata fornitura sovietica di tecnologia nucleare, facendo esplodere il 16 ottobre 1964 – cioè proprio due giorni dopo la caduta a Mosca dell'odiato Kruscev – la sua prima bomba atomica e nel giugno 1967 la sua prima bomba all'idrogeno. [56]

Il Cremlino aveva comunque tentato di ostacolare fino all'ultimo momento almeno il primo dei suddetti esperimenti, firmando con gli Stati Uniti nell'agosto 1963 il trattato che proibiva le esplosioni nucleari nell'atmosfera e che avrebbe dovuto mettere in imbarazzo la Cina, in procinto di sperimentare la sua arma atomica. Questo stratagemma sovietico non ottenne però il successo sperato, nel clima di traboccante infatuazione delle classi giovanili di tutto il mondo per l'ideologia maoista e per la dimostrazione di autonomia e di forza della Cina.

Pochi si resero conto invece che il vero tallone d'Achille del costruendo apparato nucleare di Mao Tze-tung stava nella sua quasi totale inoperatività. Infatti l'unico aereo cinese in grado allora di trasportare le bombe atomiche nazionali era il superatissimo bombardiere medio "Il-28", di costruzione sovietica, vecchio ormai di quindici anni e che quindi sarebbe stato certamente facile preda di qualsiasi sistema contraereo meno che mediocre. [57]

Un effetto propagandistico mondiale di portata ancora maggiore, ma di conseguenze in realtà disastrose proprio per le Forze Armate cinesi, ebbe la cosiddetta "rivoluzione culturale". Essa iniziò nel 1966 quando il partito comunista cinese si sentì minacciato da una corrente, definita "revisionista" o "deviazionista" che, prendendo spunto dal disastroso fallimento del piano economico definito del "grande balzo", reclamò una

---

55. I contrasti tra Cina e URSS portarono anche ad un assalto popolare all'ambasciata sovietica a Pechino nel 1966, alla dura condanna cinese della repressione russa della rivolta cecoslovacca nel 1968, a sanguinosi scontri armati tra i due Paesi alla frontiera sul fiume Ussuri nel marzo-ottobre 1969 ed infine, nel 1978, ad un vero e proprio conflitto di confine tra la Cina ed il Vietnam unificato sotto l'egida sovietica.

56. Kruscev, caduto in disgrazia nel suo Paese, fu sostituito da Kossighin nell'incarico di Primo Ministro e da Breznev in quello di Segretario del PCUS.

57. M. Ralli - G. Bignozzi, *Aerei d'oltre cortina*, Roma, edizioni Cielo, 1955, p. 57-58.

direzione politica collegiale e non personale, maggiori libertà individuali, rispetto dei diritti umani, incentivazione salariale nel lavoro ed acquisizione di tecnologie straniere. Ad aggravare il dissidio all'interno del PCC stava il fatto che gli esponenti di spicco di tale corrente "revisionista" erano lo stesso segretario del partito Deng Xiao-ping ed il presidente della Repubblica Liu Shao-chi. [58]

La reazione di Mao Tze-tung a queste istanze "disgregatrici" fu pronta e radicale e si servì delle masse giovanili organizzate nelle cosiddette "guardie rosse", delle stesse Forze Armate controllate dal ministro della Difesa Lin Piao e dell'appoggio politico del primo ministro Chou En-lai. Il tutto doveva essere sorretto da un acritico indottrinamento ideologico, cioè da quel dogmatismo marxista-leninista che era alla base della elementare dottrina del Capo, così tanto accattivante per le sue astute enunciazioni, quanto vuota di reali contenuti.

In tutta la Cina, assai arretrata politicamente perché mai messa in grado dalla storia di esprimere una dialettica costruttiva, si sviluppò allora la cosiddetta "rivoluzione culturale" e si videro turbe di giovani inesperti sventolare i "libretti rossi" pieni dei famosi "pensieri" di Mao che, almeno ai più consapevoli ma rari osservatori europei, apparvero subito come insignificanti soliloqui e povere enunciazioni. Queste manifestazioni invece furono prese malauguratamente sul serio dai sempre troppo numerosi diseredati della cultura, sparsi in tutto il mondo.

Fu così che proliferò anche in Occidente il mito di Mao e quindi il Sessantotto parigino ed europeo, con le sue teorie destabilizzanti. Di questo fenomeno, subito acclamato dai più, stiamo pagando ancora oggi le nefaste conseguenze (vedi il terrorismo), pur dopo la dimostrata fallacia del marxismo-leninismo e degli slogan sull'egualitarismo.

All'epoca le "guardie rosse" ottennero pertanto la vittoria, riuscendo a far licenziare perfino il Rettore dell'Università di Pechino, accusato di "deviazionismo". A questo punto lo stesso Mao Tze-tung, che pur aveva scatenato la piazza, si accorse dell'eccessivo potere che gli studenti stavano acquisendo e si schierò contro di loro, appoggiandosi sempre di più

---

58. Già dall'aprile 1959 Mao Tze-tung aveva abbandonato la presidenza della Repubblica per potersi dedicare maggiormente alla formulazione ed alla direzione ideologica del Paese. Egli era quindi rimasto soltanto Presidente del Comitato Centrale del partito che comunque controllava l'intero Governo.

alle Forze Armate di Lin Piao. Esse furono quindi chiamate a tamponare il fenomeno fuoriuscito da una novella lampada di Aladino ed a fungere da strumento di stabilizzazione. [59]

Del resto la scatenata marea rivoluzionaria aveva raggiunto il suo scopo, che ironicamente era poi un obiettivo conservatore, mirante cioè ad eliminare dai quadri dirigenti i veri portatori di istanze progressiste ed adeguate ai tempi, come Deng Xiao-ping, al di là delle demagogiche accuse di "deviazionismo" di destra. La cosiddetta "rivoluzione culturale" ebbe quindi fine il 13 ottobre 1968 con la riunione del Comitato Centrale del PCC, che sancì il culto della personalità di Mao Tze-tung. [60]

Questa prolungata descrizione della vera essenza dell'allora tanto esaltata "rivoluzione culturale" si è resa necessaria per spiegare i seguenti effetti devastanti che essa ebbe sulle stesse Forze Armate cino-comuniste. All'interno di esse infatti il culto dell'ideologia politica e l'esorbitante teoricismo che ne derivò portarono a forme di selettività aberranti. Furono così messi da parte la professionalità, l'applicazione scientifica, lo studio meditato e perfino l'addestramento militare, il tutto a vantaggio dell'indottrinamento politico, con un conseguente impoverimento culturale ed un appiattimento valutativo che, come del resto nelle scuole, avvantaggiò gli incapaci e gli opportunisti, rispetto alle menti più vivaci.

Ad esempio l'addestramento dei sommergibilisti cinesi fu dimezzato, mentre i lavori di raddobbo sulle navi venivano discussi e perfino annullati da un comitato dei lavoratori del cantiere e dei rispettivi equipaggi. Fu inoltre esaltata oltre misura la "guerra di popolo", che ignorava la tecnologia e non si adattava al moderno confronto aereo e navale, mentre furono duramente repressi atti di dissenso, come quelli scoppiati nel luglio 1967 a Wuhan all'interno della locale flotta cinese. [61]

---

59. Più tardi lo stesso Lin Piao cadde in disgrazia a causa dell'enorme potere acquisito, tanto che egli fu prima accusato di aver voluto assassinare lo stesso Mao Tze-tung e poi rimase vittima di un misterioso incidente aereo in Manciuria nel 1971.

60. Infantile entusiasmo aveva frattanto suscitato il 16 luglio 1966 la nuotata di un'ora compiuta sullo Yangtze dall'anziano leader cinese, che volle in tal modo dimostrare la sua perdurante energia fisica e morale al popolo ed a quegli osservatori stranieri che erano propensi a credere ad una sua grave malattia, anche mentale.

61. Della conseguente epurazione rimase vittima l'ammiraglio Dao Yong, Comandante di una delle tre flotte in cui erano allora suddivise le forze navali cinesi.

La morte di Chou En-lai nel gennaio 1976 e quella dello stesso Mao Tze-tung nel settembre successivo aprirono finalmente le porte ad una politica più meditata e perfettamente contraria alla "rivoluzione culturale", che così venne screditata nello stesso Paese d'origine. Ritornò allora in auge l'accantonato Deng Xiao-ping, che fece arrestare la cosiddetta "banda dei quattro", comprendente anche la vedova di Mao, e favorì nel 1978 un riavvicinamento con gli Stati Uniti.

Anche le Forze Armate della Repubblica Popolare trassero vantaggio da tale mutamento di indirizzo, ottenendo la giusta valutazione della professionalità e degli studi scientifici. In particolare la Marina militare aumentò la sua potenza ed estese la sua presenza un po' dovunque, collocandosi al terzo posto nella graduatoria mondiale come numero di unità, se non come potenza complessiva, mentre la Marina mercantile nazionale salì nel 1978 al decimo posto. [62]

Nel 1978 la Cina ha poi firmato finalmente il trattato di pace con il Giappone e tra il 1980 e il 1982 ha sperimentato il suo primo missile balistico intercontinentale, con gittata di 6000 chilometri, ed il suo primo missile lanciabile da sottomarini in immersione, dando alle sue forze strategiche la tanto ambita capacità operativa e di dissuasione. [63]

6. La politica navale della NATO e dell'Italia al culmine della crisi tra i due blocchi

I contrasti arabo-israeliani nel Medio Oriente, la guerra nel Vietnam e la parallela crescita della presenza navale sovietica in tutti i mari del globo, affiancati da una tendenza delle due Superpotenze verso soluzioni di tacito o palese accordo – soprattutto di fronte alla possibilità di inserimento della Cina comunista nel contesto politico-militare mondiale – e da un velato desiderio al contenimento delle spese per la Difesa in molti Paesi occidentali, crearono all'inizio degli Anni Settanta una condizione di fluidità e di incertezza verso il futuro, che si ripercosse sulle possibilità di una decisa ed univoca politica militare della NATO. Da qui nacquero nell'Alleanza Atlantica molteplici impedimenti a programmi a medio e a lungo termine miranti all'ammodernamento e al potenziamento delle flotte e alla scelta e definizione dei mezzi necessari alle future esigenze.

---

62. C.N. Dragonette, "The dragon at sea: China's maritime enterprise", in *Proceedings*, Annapolis, US Naval Institute, maggio 1981.

63. S. Cosby, "La Marina cinese: gli effetti del cambiamento", in *Rivista Italiana Difesa (RID)*, ottobre 1985.

Pertanto, nel campo tecnico-applicativo degli armamenti e delle costruzioni navali, si verificò una certa stasi, destinata a perdurare per qualche anno. Così, ad esempio, nel settore della missilistica tattica si assistette ad una palese stabilizzazione delle capacità delle armi aria-superficie e di quelle superficie-aria, mentre ritornarono ad apparire copiosi sulle navi occidentali i cannoni antiaerei, troppo frettolosamente accantonati negli Anni Sessanta, come modestamente avevamo in quel tempo ammonito. [64]

Le innovazioni furono conseguentemente confinate soprattutto nel campo delle contromisure elettroniche e soprattutto nella componente missilistica mare-mare, cui si avvicinarono con moltiplicato interesse anche le Marine della NATO, spinte dalla competitività con la Marina sovietica, all'avanguardia allora in quel settore. Nella circostanza si assistette infatti allo sviluppo del sistema antinave americano, basato sui missili "Harpoon", nonché di quello francese basato sugli ottimi "Exocet MM 38", di quello israeliano affidato ai nuovi missili "Gabriel" e di quello multinazionale ed anche di interesse italiano con le armi genericamente denominate "Sea killer", da cui derivò nel 1975 l'"Otomat" oggi imbarcato sulle unità della Marina militare nella versione "Teseo". [65]

Parallelamente cominciarono ad affermarsi anche in ambito NATO piccole unità veloci missilistiche, ad imitazione delle motovedette sovietiche delle classi "Osa" e "Komar", caratterizzate da manovrabilità, rapidità, limitato dislocamento, buon occultamento, turbine a gas e qualche volta da configurazione ad aliscafo, come i nostri tipi "Sparviero", o ad "hovercraft" cioè a cuscino d'aria.

In campo strategico, a parte le grandi navi portaerei esclusivamente statunitensi, proseguì la corsa ai sottomarini nucleari, mirando a renderli meno rumorosi e dotandoli di missili balistici di nuova generazione, come le ultime versioni dei "Polaris" e i più recenti "Poseidon" americani o i sovietici "Sawfly", mentre un grande sforzo venne realizzato nella stessa direzione dalle Marine inglese e francese. [66]

---

64. Cfr. A. Santoni, "Le navi da battaglia nel secondo conflitto mondiale", 2 puntate, in *Italia sul mare*, Roma, novembre 1959 e gennaio 1960.

65. Come vedremo nel prossimo capitolo, gli "Exocet" francesi impiegati dall'aviazione della Marina argentina, dettero ottima prova anche come arma aria-mare contro la Task Force britannica nella guerra delle Falkland-Malvine del 1982.

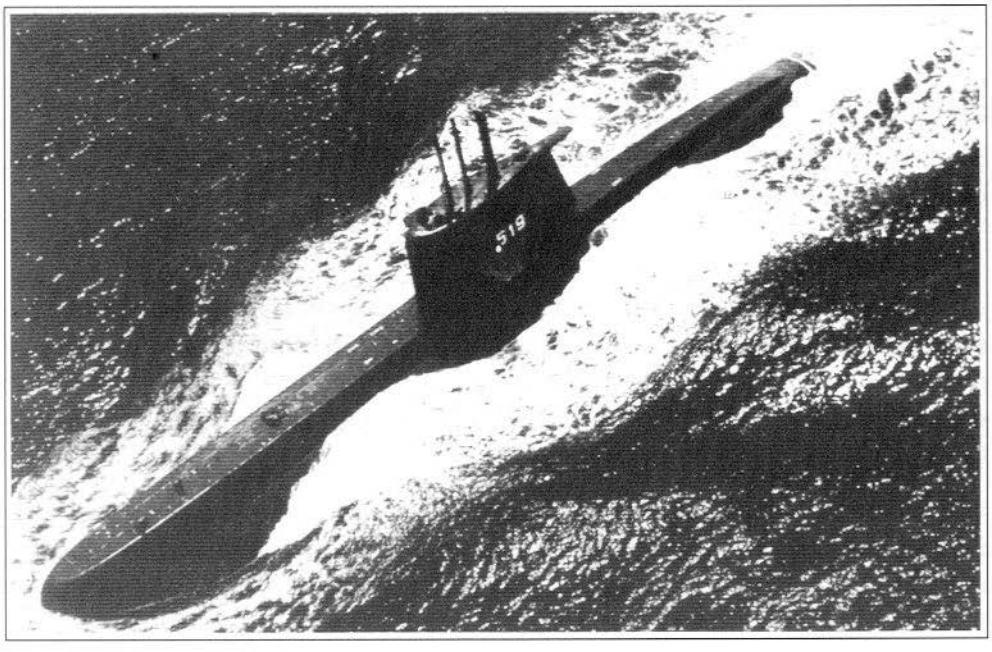
66. G. Giorgerini - A. Nani, *Almanacco Navale 1970-1971*, Roma, edizione Rivista Marittima, 1970, p. XIII dell'introduzione.

Sopra: *L'aliscafo* Sparviero, *prototipo di unità veloce armata con due lanciamissili Otomat – Le sei unità successive furono costruite fra il 1978 e il 1982 ed armate con due lanciamissili Teseo*

Sotto: *La* Lupo, *prima di una classe di fregate polivalenti costruite fra il 1974 e il 1978 – Compito primario di queste unità è quello controsuperficie anche se possono assolvere compiti di protezione A.S., A.A. e antinave di convogli e di forze navali*

Sopra: *Il caccia* Intrepido – *Le due unità di questa classe* (Impavido e Intrepido) *costruite fra il 1957 e il 1964, erano armate con un lanciamissili Standard MR, due cannoni da 127 e 4 da 76: L'*Intrepido *fu radiato nel 1991*

Sotto: *Sommergibile* Carlo Fecia di Cossato – *Questo battello da attacco, appartenente alla classe "Sauro" fu costruito fra il 1975 e il 1979*



Nel settore aeronavale la NATO raggiunse il primato con gli aerei a decollo corto o verticale (STO/VL) del tipo "Harrier" inglese e con buoni elicotteri imbarcati antisom, i cui compiti furono poi ampliati al contrasto aria-mare, rivolto comunque solo contro obiettivi minori del tipo motovedette lanciamissili.

Un discorso a parte merita lo sviluppo dell'arma mina, assai curata da molte Marine della NATO e del Patto di Varsavia negli ultimi ventitrent'anni. Nacquero così alcune mine acustiche nelle quali venne perfino "memorizzato" lo spettro sonoro di una determinata nave, bersaglio pre-selezionato ad esclusione di altri, mentre furono studiate mine che sfruttano le caratteristiche di assorbimento marino dei raggi cosmici, il cui regime viene alterato da una nave transitante sulla verticale dell'arma, che così esplode.

Si dette poi vita ad una varietà di mine acustiche antisommergibili, posate soprattutto nei fondali dei passaggi obbligati ed integrate da catene idrofoniche di sorveglianza, nonché a tipi attivabili con telecomando, parimenti usate a terra e purtroppo anche dalla malavita organizzata.

Naturalmente, di fronte a questo moltiplicato pericolo, ogni Marina si trovò nella necessità di provvedere alle idonee contromisure, inizialmente basate su dragamine "amagnetici" in legno e poi su mezzi a cuscino d'aria e su sofisticati "cacciamine" in vetroresina, dotati tra l'altro di apparecchi filoguidati di ricerca subacquea dotati di cesoie, di sonar e di telecamera. Questi ultimi mini-sommergibili (siglati MIN e PLUTO nella Marina italiana), una volta individuata la mina, o ne recidono l'eventuale cavo di ormeggio o depositano nei suoi pressi una carica esplosiva a scoppio ritardato, tale da permettere al cacciamine di recuperare il proprio apparecchio e di allontanarsi a distanza di sicurezza prima dell'esplosione.

* * * * *

All'inizio degli Anni Ottanta l'Alleanza Atlantica ha in un certo senso rivalutato l'aspetto marittimo di un possibile scenario bellico e soprattutto ha riconosciuto il Mediterraneo come la fluida continuazione del fronte terrestre europeo e come il crocevia delle scelte fondamentali della società contemporanea.

Ancor più significativamente la NATO ha indicato nel Mediterraneo il teatro di ben due delle possibili cinque campagne marittime fondamentali che avrebbero potuto coinvolgere le forze navali alleate e che vennero identificate nel seguente modo:

a) *La battaglia del Mediterraneo orientale* che, secondo il principio del "sea denial", avrebbe puntato alla distruzione delle forze navali avversarie e avrebbe visto come protagonista principale la VI Flotta americana.

b) *La battaglia per la tutela delle vitali linee marittime mediterranee* che, secondo il principio del "sea control", sarebbe stata combattuta per il rifornimento del fronte sud della NATO e avrebbe coinvolto direttamente la Marina italiana.

In questo secondo scenario non sfuggiva il gravoso impegno dell'Alleanza Atlantica e dell'Italia in particolare. Infatti i nostri interessi marittimi non si limitano davvero al traffico di cabotaggio, ma si estendono alle soglie di Gibilterra, attraverso cui passa il flusso dei rifornimenti mediterranei, sulle coste nordafricane, sulle acque di Malta che, in mani ostili, renderebbero insicura la navigazione nel bacino centrale, e perfino oltre Suez, lungo le classiche rotte del petrolio.

Alla Marina italiana spettava e spetta quindi un duplice compito: far fronte agli impegni liberamente assunti nell'Alleanza Atlantica e garantire nel contempo la difesa di quegli interessi nazionali che non sono sempre e necessariamente riconducibili in ambito NATO e che debbono essere protetti con le sole forze nazionali. Ciò significa mantenere un'autonoma capacità operativa e contemporaneamente assicurare una rapida integrazione delle forze dell'Alleanza.

In questo contesto i compiti della Marina militare sono stati così definiti:

a) *in tempo di pace* concorrere alla dissuasione attraverso il mantenimento di uno strumento operativo credibile, in grado di tutelare gli interessi marittimi nazionali, e assicurare un contributo qualificato alle possibili iniziative degli alleati miranti al mantenimento della pace (*peace keeping*);

b) *in periodi di tensione o di crisi locale o generale* esercitare un'adeguata azione di sorveglianza e di intervento per neutralizzare qualsiasi tentativo di limitazione del libero uso del mare o di violazione della sovranità nazionale, assicurando una presenza stabilizzatrice e scoraggiando eventuali atti ostili;

c) *in caso di conflitto locale o generale* provvedere alla difesa delle linee di comunicazione, assicurare il controllo delle aree marittime di interesse, garantire la vigilanza delle coste e sostenere le forze alleate in caso di conflitto generale.

I fondamentali concetti operativi atti ad assolvere i suddetti compiti in caso di conflitto sono i seguenti tre:

- *Contenimento*, inteso sia ad impedire che le forze aeronavali nemiche lascino le loro posizioni iniziali, ridislocandosi senza essere scoperte, sia a negare il rafforzamento del dispositivo navale avversario attraverso il controllo dei punti di transito.
- *Difesa in profondità*, mirante a realizzare un'adeguata protezione delle proprie formazioni navali, elevando il rischio cui debbono sottostare le unità nemiche nel corso degli attacchi. La pratica attuazione di questo principio implica la capacità di potersi difendere a distanze il più possibile elevate, nell'intento di assicurare sia la protezione in profondità delle linee di comunicazione marittime, sia la piena libertà di movimento delle proprie forze. Ciò è soprattutto vero nel campo della difesa antiaerea, dove esiste l'esigenza di svolgere un contrasto alle massime distanze possibili contro velivoli in grado di lanciare missili antinave rimanendo al di fuori del raggio d'azione delle batterie mare-cielo imbarcate.
- *Mantenimento dell'iniziativa*, che consiste nell'impiegare il complesso delle proprie forze dove e quando risulti necessario il loro intervento, in armonia con le priorità derivanti dalle mutevoli caratteristiche dello scenario bellico nazionale.

Questi concetti operativi, validi per qualsiasi tipo di conflitto, tengono conto del notevole vantaggio concesso dal mare all'attaccante, che può scegliere il luogo e il momento del suo intervento. Ciò richiede conseguentemente alla difesa una continuità di vigilanza nel tempo e nello spazio e quindi la disponibilità di un elevato numero di mezzi.

Sussistevano e sussistono inoltre per la Marina italiana alcuni altri compiti che potremmo definire complementari, quali il salvataggio in mare, il controllo della pesca, la sorveglianza della fascia di 200 miglia dalla costa, la tutela del naviglio mercantile contro violazioni del diritto internazionale, il concorso alla difesa aerea del territorio, la bonifica dei fondali da ordigni esplosivi residuati di guerra, la collaborazione alla difesa NBC e alla protezione civile, il rifornimento idrico alle isole minori, l'impianto e il mantenimento in efficienza della rete dei segnalamenti marittimi, la produzione e l'aggiornamento dei documenti idrografici, il concorso al servizio meteorologico e alla sperimentazione di Istituti scientifici e, in ultimo, ma non davvero per importanza, la rappresentanza della Nazione sui mari e nei porti esteri.

* * * * *

Per poter far fronte alle citate molteplici funzioni di pace e di guerra, in eventuale concorso con le altre Forze Armate nazionali e/o con aliquote navali della NATO, la Marina italiana non poteva e non può fare a meno di risorse operative che le assicurino la capacità di:

- mantenere una continua e credibile presenza in mare, anche al fine di concorrere validamente al superamento di incidenti o dispute internazionali;
- proteggere il traffico di rifornimento dalla minaccia subacquea, aerea, di superficie e missilistica;
- operare offensivamente, in caso di guerra, sopra, sotto e sulla superficie del mare;
- effettuare azioni di pronto intervento, con l'impiego di limitate forze anfibie, sia autonomamente sia nell'ambito di complessi multinazionali.

Tutto ciò comportava e comporta l'esigenza di un nucleo bilanciato di vari tipi di navi, le cui prestazioni e caratteristiche di armamento consentano di affrontare le variabili funzioni. Poiché però le esigenze di bilancio hanno sempre costretto la Marina militare a limitare il tonnellaggio della flotta, ci si è indirizzati per quanto possibile verso unità polivalenti con le seguenti caratteristiche:

- unità dotate di generali capacità di scorta antiaerea, antisommergibile e antinave, dotate anche di componente elicotteristica, da impiegare nella protezione diretta delle unità maggiori e del naviglio mercantile;
- unità con specifiche capacità antinave, armate prevalentemente con missili mare-mare, che assumano i compiti di presenza, di dissuasione e di sorveglianza a largo raggio, propri degli incrociatori del passato;
- unità dotate di componente aerea ad ala fissa (velivoli STO/VL), con funzione di interdizione della minaccia aeronavale nemica a largo raggio;
- sommergibili ad alte prestazioni, sebbene a propulsione convenzionale, che, grazie alla loro elevata silenziosità possono svolgere compiti sia antinave che antisom;
- unità sottili veloci del tipo aliscafo, dotate di cannone automatico e di missili mare-mare, cui affidare il controllo delle zone focali e dei passaggi ristretti;
- unità altamente sofisticate per la caccia alle mine, che sono diventate di gran lunga più pericolose di quelle del passato, come abbiamo già detto in questo stesso paragrafo;
- unità anfibie, facilmente convertibili anche in navi ospedale, dotate di componente elicotteristica e possibilmente di un esteso ponte di volo.

Capitolo III

DALL'EQUILIBRIO DEL TERRORE ALLA DISTENSIONE

1. Considerazioni sul potere marittimo nell'era tecnologica e sugli attuali traffici mediterranei [1]

La tecnologia ha profondamente modificato in questi ultimi anni il contesto nel quale si esercita il potere marittimo, facendo del mare una fonte di risorse economiche come mai prima d'ora.

Per secoli i soli importanti aspetti dello sfruttamento delle distese marine sono stati rappresentati dalla pesca e dai traffici, mentre oggi il mare è aperto all'utilizzazione delle profondità e dello stesso fondale per una grande varietà di scopi civili e militari, come estrazioni petrolifere, recupero di materiali pregiati, posa di stazioni militari di scoperta e di sistemi d'arma.

Le marine mercantili mondiali, in possesso di navi sempre più grandi e più veloci, hanno incrementato il volume degli scambi, dimostrandosi sempre insostituibili nel trasporto di determinate merci, nonostante la concorrenza dei traffici aerei e la costruzione di *pipe-lines* subacquee. Soprattutto convenienti si sono rivelate le navi *porta-containers* e le navi tipo *roll on - roll off* che possono sbarcare autocarri già carichi di merci anche su semplici banchine prive di attrezzature di scarico e di magazzini.

Il mare inoltre, con le sue enormi distese "internazionali", continua ancora oggi, nell'era tecnologica, ad essere l'ambiente ideale per lo spostamento e lo schieramento delle forze militari. Stando sui liberi spazi marini infatti si può minacciare chiunque senza violarne i confini, prepararsi gradualmente al contrattacco, rifornire Paesi alleati, operare insomma come su un'enorme scacchiera sviluppando partite dal ritmo variabile, che possono durare anni o concludersi in poche ore.

---

1. Dal piano di lezioni tenute dall'Ammiraglio Renato Sicurezza, Capo dell'Ufficio Storico M.M., presso la Scuola di Guerra di Civitavecchia.

Dal mare e sul mare si può usare tutta la gamma degli armamenti esistenti e rivolgere tali armi contro ogni Stato rivierasco ed oggidì anche verso il cuore dei continenti.

A vantaggio del mare gioca anche il fatto che gli obiettivi strategici terrestri, generalmente statici, possono essere facilmente localizzati, mentre quelli navali, molto mobili o addirittura occultabili sotto la superficie, hanno notevoli possibilità di sfuggire alla ricerca, anche satellitare, e quindi alla reazione avversaria proveniente da terra.

In conclusione il mare continua ad essere una zona di manovra e di rifugio, grazie alla sua estensione e alla difficile introspezione delle sue profondità, che può essere tentata solo da una contrapposta Marina, adeguatamente attrezzata.

Uno stesso conflitto globale tra grandi Potenze dotate di armi nucleari, oggidì fortunatamente sempre meno probabile, configura il mare come la piattaforma ideale per la dissuasione e la deterrenza, sia per gli accennati vantaggi inerenti alla mobilità e all'occultamento delle forze navali, sia per i più limitati o frazionati effetti distruttivi che su di esse hanno le esplosioni nucleari.

* * * * *

I teatri marittimi non sono così intimamente legati alla geografia come i teatri aeroterrestri. Ciò non significa però che l'ambiente geografico non condizioni la condotta delle operazioni navali: al contrario esso influisce in modo importante in senso positivo e negativo.

Dobbiamo innanzi tutto rilevare che esistono nella geografia marittima elementi tuttora determinanti nonostante l'evolversi della tecnica. Qualunque siano le armi impiegate, Mediterraneo e Mare di Barents sono sempre utilizzati per avvicinarsi di 2000 miglia al cuore dell'Europa, mentre gli stretti turchi o danesi restano dei passaggi obbligati che si frappongono al libero accesso al mare aperto di forze navali dislocate nel Mar Nero e nel Baltico. Analoghe constatazioni potrebbero essere fatte per altri teatri operativi, come l'Oceano Indiano o il Mar dei Caraibi.

Dove tale determinismo strategico non esiste, le distanze costituiscono pur sempre elementi decisivi per le operazioni marittime, in quanto condizionano i tempi di intervento offensivo e difensivo.

È ancora necessario quindi meditare a lungo davanti alle carte geografiche prima di predisporre il piano per un'operazione navale, valutando i tempi e studiando attentamente l'ambiente; così come occorre

analizzare la natura del fondo marino e ciò non soltanto per considerare l'impiego dei sommergibili a quote profonde, ma anche per prevedere la messa in opera di sistemi mobili e fissi, idonei alla scoperta dei battelli avversari.

Non si può inoltre dimenticare che l'aumento delle dimensioni delle navi mercantili restringe la loro libertà di navigazione in molti canali artificiali ed anche in alcuni passaggi obbligati naturali prossimi alla piattaforma continentale, limitando il numero delle rotte possibili.

Dobbiamo altresì prevedere che la geografia operativa possa essere modificata negli anni a venire dall'evoluzione del diritto internazionale. Infatti l'estensione del limite delle acque territoriali ha già portato a serie restrizioni al libero uso del mare, restrizioni ancora accresciute da controversie sui diritti di passaggio inoffensivi.

Esistono, per finire, molti fattori della geografia marittima che devono essere sempre tenuti presenti. Tali sono quelli meteorologici, idrografici ed oceanografici, essenziali nel contesto di ogni operazione, ma soprattutto nel campo aeronavale, subacqueo ed antisommergibile.

* * * * *

Queste riflessioni ci conducono a considerare il nostro abituale ambiente marittimo nell'attuale era tecnologica.

Come è evidente, il Mediterraneo è un mare delimitato da tre continenti e al quale si accede attraverso tre passaggi agevolmente controllabili. I Dardanelli possono essere sigillati in modo pressoché totale, lo stretto di Gibilterra può essere sbarrato, seppure con qualche difficoltà soprattutto nei confronti del naviglio subacqueo, mentre Suez può essere agevolmente bloccato o messo fuori uso; come è accaduto durante la crisi del 1956.

Il Mediterraneo forma un corridoio per parallelo lungo circa 2000 miglia, quasi metà dell'Atlantico, ed è strozzato nel punto mediano dalla penisola italiana e dalla Sicilia, che lascia un passaggio largo un'ottantina di miglia. A sud esso bagna coste quasi rettilinee, basse e moderatamente popolate, sulle quali si affacciano Paesi dal grande passato storico. A nord penetra nel vivo del continente europeo, sul quale sono installate grandi masse demografiche e potenti industrie di trasformazione, che determinano imponenti scambi di esportazione e di importazione.

Questo mare non segna solo l'incontro di tre continenti, ma anche delle tre grandi religioni monoteiste ed è oggi una zona di confronto tra innumerevoli schieramenti politici ed ideologici, ognuno con propri

interessi economici e spesso con rivendicazioni oltranziste. Inoltre esso costituisce la scorciatoia marittima verso l'India e l'Estremo Oriente, sia per gli stessi Paesi rivieraschi, che per quelli dell'Europa settentrionale e del Nord America.

Il Mediterraneo costituisce insomma una grande cerniera politico-strategica e ciò è dimostrato dal fatto che nelle sue acque esiste tuttora la più grande concentrazione ponderata di unità militari (numero di navi/superficie), mentre sono continuamente in navigazione circa 1500 navi mercantili, di cui l'80% occidentali. [2]

Le correnti di traffico marittimo che interessano il Mediterraneo sono determinate dai seguenti flussi principali di merci:

- traffici provenienti da porti oltre Suez, costituiti prevalentemente da petrolio del Golfo Persico e destinati ai Paesi di elevato tasso di industrializzazione;
- traffici destinati a porti oltre Suez, rappresentati per lo più da manufatti industriali e da derrate alimentari che dai Paesi ad elevato sviluppo economico vengono inviati sui mercati del Medio ed Estremo Oriente, dell'Africa orientale e, limitatamente, in Australia;
- traffici intra-mediterranei, consistenti in scambi di materie prime e di prodotti industriali tra Paesi rivieraschi. In questa corrente di traffico va anche considerato un intenso movimento di petrolio proveniente dai terminali di oleodotti che giungono sulle coste meridionali e sud-orientali del Mediterraneo dai campi petroliferi del Nord Africa e del Medio Oriente, a beneficio soprattutto dei Paesi industrializzati;
- traffici provenienti dall'Atlantico, consistenti soprattutto in manufatti e materie prime (carbone e minerali di ferro) destinati ai Paesi rivieraschi o a quelli oltre Suez. [3]

Concludiamo queste riflessioni segnalando quali sistemi portuali italiani hanno una preponderante vocazione per i traffici internazionali e quali sono utilizzati invece prevalentemente dal cabotaggio.

Sul Tirreno il sistema portuale ligure (Genova, La Spezia, Savona e Imperia) è indirizzato decisamente ai commerci internazionali, mentre dai porti toscani, campani, sardi e siciliani viene esercitato un traffico

---

2. Il traffico mediterraneo procura, tra l'altro, il 40-50% del petrolio necessario all'Europa e alla NATO.

3. Oggidì il canale di Suez sopporta il transito di circa 22 000 navi l'anno, con una media giornaliera nei due sensi di 60 unità.

merci internazionale e un servizio passeggeri prevalentemente nazionale. Il porto laziale di Civitavecchia ha invece una quasi esclusiva funzione di collegamento con le isole.

Sullo Ionio e sull'Adriatico i sistemi portuali pugliesi, marchigiani, romagnoli sono in buona parte indirizzati ai traffici internazionali, soprattutto di merci, mentre continuano ad esercitare la loro tradizionale vocazione internazionale, comprensiva del trasporto passeggeri, i porti di Venezia e di Trieste.

La dipendenza dell'Italia dai traffici marittimi permane comunque un fatto accertato dalla storia, oltre che condizionato dalla geografia e non ha quindi bisogno di sofisticati supporti statistici. La libera utilizzazione delle linee di comunicazione è stata, è e sarà per il nostro Paese una condizione indispensabile di vita, la cui salvaguardia dovrà pertanto rimanere necessariamente al vertice dei programmi politici, economici e militari di ogni governo nazionale.

2. La guerra delle Falkland-Malvine. Prima fase: l'invasione argentina

Il 14 agosto 1592 il navigatore inglese John Davis scoprì nel Sud Atlantico un vasto e disabitato arcipelago di circa 200 isole, che poi il connazionale John Strong battezzò un secolo dopo, esattamente nel 1690, con il nome dell'allora tesoriere dell'Ammiragliato lord Falkland, prendendone ufficialmente possesso in nome di Sua Maestà, re Guglielmo III.

L'ottima posizione geografica di tale arcipelago suscitò però gli appetiti anche della Spagna che, pur senza aver messo piede su di esso, ne reclamava il possesso, appellandosi niente di meno che al trattato di Tordesillas del 1494. Con questo documento infatti, siglato appena due anni dopo la straordinaria impresa di Colombo, il pontefice Alessandro VI Borgia aveva paternalisticamente concesso che le rotte e quindi tutte le terre atlantiche di futura scoperta fossero suddivise lungo l'attuale 50° meridiano soltanto tra i due cattolicissimi Paesi iberici, allora in vivace competizione commerciale. [4]

L'arcipelago in questione fu di lì a poco ambito anche dalla Francia, le cui flottiglie di pescatori provenienti da St. Malo l'avevano visitato a partire dal 1698, attribuendo ad esso anche il nome che ricordava il loro porto di origine, cioè "Malouines".

---

4. A. Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna (secoli XVI-XIX)*, cit., p. 12.

I francesi fecero anche di più e nel 1764 costruirono, con il famoso navigatore Bougainville, l'insediamento di Fort St. Louis nelle Falkland orientali, ignorando la contemporanea presenza inglese nella parte occidentale dell'arcipelago, dove l'anno seguente sorse Port Egmont. Quando poi il capitano britannico Mac Bride scoprì nel dicembre 1766 l'esistenza di Fort St. Louis ne intimò l'abbandono ai francesi, che però, dal 3 ottobre precedente avevano già venduto per 24 000 sterline i loro diritti agli spagnoli, con i quali erano allora legati dal famoso "patto di famiglia" borbonico. [5]

La Spagna ritenne quindi che fosse arrivato finalmente il momento di realizzare le proprie aspirazioni sull'intero arcipelago e nel giugno 1770 inviò cinque navi da guerra ad intimare lo sgombero agli inglesi, che, disponendo sul posto soltanto dello sloop *Favourite*, dovettero cedere alla minaccia ed abbandonarono provvisoriamente l'insediamento di Port Egmont. Quest'ultimo venne però riattivato dal Governo di Sua Maestà l'anno successivo, dopo che Londra aveva minacciato a sua volta di muovere guerra a Madrid. Pertanto dal 1771 al 1774 le Falkland o le Malvinas – come le isole vennero chiamate dagli spagnoli corrompendo l'antico nome francese di "Malouines" – vissero in regime di condominio, concordato tra i due Paesi.

Nel 1774 però ci fu un altro colpo di scena. Infatti per motivi finanziari, connessi all'incipiente crisi nelle colonie inglesi nel Nord America, il Governo britannico smantellò l'improduttivo insediamento di Port Egmont, avendo però cura di lasciare sul posto la bandiera ed una targa in cui veniva sottolineato che ciò non significava una rinuncia alla sovranità sulle isole Falkland, soggette sempre alla perdurante ed inalienabile autorità di re Giorgio III. [6]

Nel 1811 poi anche gli spagnoli abbandonarono l'arcipelago, che rimase quindi privo di ogni attiva amministrazione per quindici anni, cioè fino al 1826, quando la nuova Repubblica argentina, nata come altri Paesi del Sud America dal disfacimento dell'Impero coloniale spagnolo dopo l'epoca napoleonica, ritenne di ereditare anche le Falkland-Malvine.

---

5. Si ricorda che nel 1763 era appena terminata la guerra dei Sette Anni, che aveva visto una trionfante vittoria dell'Inghilterra su Francia e Spagna, nonostante il rinnovo del "patto di famiglia" tra questi due Stati borbonici.

6. H. M. Stationery office, *The disputed islands. The Falkland crisis: a history and background*, Londra, H.M.S.O., 1982, p. 13-14.

Il primo contenzioso che Buenos Aires dovette affrontare a proposito di detto arcipelago fu con gli Stati Uniti che nel 1831 inviarono la corvetta *Lexington* a bombardare l'insediamento ed a dichiarare le isole affrancate da ogni autorità, come rappresaglia per il sequestro di un veliero da pesca americano effettuato dal locale governatore argentino Louis Vernet. [7]

L'anno successivo gli argentini tentarono di ricostruire sulle Malvinas la loro amministrazione, progetto che però fu prima impedito da una rivolta della guarnigione militare, culminata al termine del 1832 con l'assassinio del nuovo governatore Juan Mestivier, e fu poi definitivamente frustrato dal ritorno degli inglesi che non avevano mai rinunciato alla loro sovranità sull'arcipelago. Infatti nel gennaio 1833 i due sloops di Sua Maestà *Clio* e *Tyne* giunsero in quelle acque e sbarcarono reparti di Royal marines che cacciarono dalle Falkland-Malvine sia i militari argentini ribelli, sia quelli rimasti fedeli al Governo centrale.

Da allora la disputa riguardò quindi soltanto l'Argentina e la Gran Bretagna. Quest'ultima difese sempre i suoi diritti sia con l'argomentazione storica di essersi originariamente impadronita di un territorio disabitato e non sottoposto a precedenti autorità, sia con i principi giuridici del "possesso prolungato e pacifico" di tale arcipelago, sia infine con la motivazione umanitaria emergente dalla più volte manifestata volontà degli abitanti di rimanere cittadini britannici. Buenos Aires non poteva invece addurre alcuno di tali argomenti, tanto che nel 1927 lo stesso ministro degli Esteri argentino Gallardo dovette riconoscere come "estremamente solida" la posizione inglese. [8]

Dopo la seconda guerra mondiale però i vari "governi forti" succedutisi a Buenos Aires accentuarono le loro pressioni ed anche le loro minacce, al fine di solleticare l'amor proprio degli argentini e distrarli dai vari e pesanti problemi interni. Con tale atteggiamento essi in definitiva perseguirono la stessa politica, parimenti disastrosa, che nel 1904 aveva indotto lo zar di tutte le Russie Nicola I a non evitare la guerra con il Giappone.

---

7. K. J. Hagan, *This people's Navy, The making of American Sea Power*, New York, Free Press, 1991, p. 103-104.

8. P. Eddy - M. Linklater - P. Gillman, *The Falklands war*, Londra, Sphere Books, 1982, p. 41.

L'argomentazione più cara ai governanti argentini e, come tale, ripetuta instancabilmente di fronte all'opinione pubblica mondiale era quella della vicinanza delle Malvinas alle acque nazionali, motivazione in verità assai debole, considerando quanti e quali territori in tutto il mondo dovrebbero cambiare sovranità seguendo tale criterio. [9]

Le trattative diplomatiche tra Londra e Buenos Aires, sotto gli auspici dell'ONU, non portarono purtroppo a soluzioni concilianti e, ironia della sorte, furono proprio i governi laburisti inglesi, cioè quelli che sono solitamente considerati meno intransigenti, ad irrigidirsi sul principio della libera scelta dei 1800 abitanti delle Falkland-Malvine, costantemente determinati a rimanere cittadini britannici.

Furono invece i governi conservatori di Heath e della Thatcher a dimostrare, con pari sorpresa, una certa apertura, concedendo nel 1971 all'Argentina un servizio aereo con le Falkland e facilitazioni commerciali, doganali e culturali e riallacciando nel 1979 le relazioni diplomatiche interrotte tre anni prima dal Governo laburista di Wilson.

In questo ritrovato clima distensivo, il premier conservatore Margaret Thatcher giunse perfino a prospettare la cessione delle Falkland all' Argentina ed il loro contemporaneo affitto a tempo definito (per 99 o 50 anni) alla Gran Bretagna, concessione che nel giugno 1980 il Ministro dell'Economia argentino definì una "luce all'orizzonte". [10]

Il suddetto programma della signora Thatcher non ottenne però malauguratamente l'appoggio dei laburisti, di una parte degli stessi conservatori e soprattutto degli abitanti delle Falkland che, nella loro Assemblea legislativa, lo respinsero con la schiacciante maggioranza di 8 a 1.

Nel 1981 e nel 1982 furono comunque tenute altre due sessioni di colloqui anglo-argentini, che un comunicato congiunto del 1° marzo di quest'ultimo anno definì "cordiali e positivi", quando invece già da oltre un mese la nuova giunta militare di Buenos Aires, formata dal generale Galtieri, dall'ammiraglio Anaya e dal generale d'aviazione Lami

---

9. Si pensi, ad esempio, all'Alaska, alla Corsica o alla Sardegna, a Pantelleria, Lampedusa, Linosa e Lampione, alle Faroer, a Ian Mayen, alle Andamane ed a molte isole dell'Egeo.

10. P. Eddy - M. Linklater - P. Gillman, *The Falklands war*, cit., p. 52.

Dozo, stava preparando nascostamente l'invasione armata delle Falkland e della vicina South Georgia. [11]

I principali motivi di tale grave decisione, presa a Buenos Aires nel gennaio 1982, erano quelli già accennati: compattare il Paese attraverso una gloriosa impresa militare e fare così dimenticare alla gente i gravi problemi interni, come l'inflazione galoppante, le macroscopiche disuguaglianze sociali e l'agghiacciante fenomeno dei "desaparecidos", cioè di migliaia di giovani, presunti o reali oppositori dell'esistente regime fascista, scomparsi nel nulla.

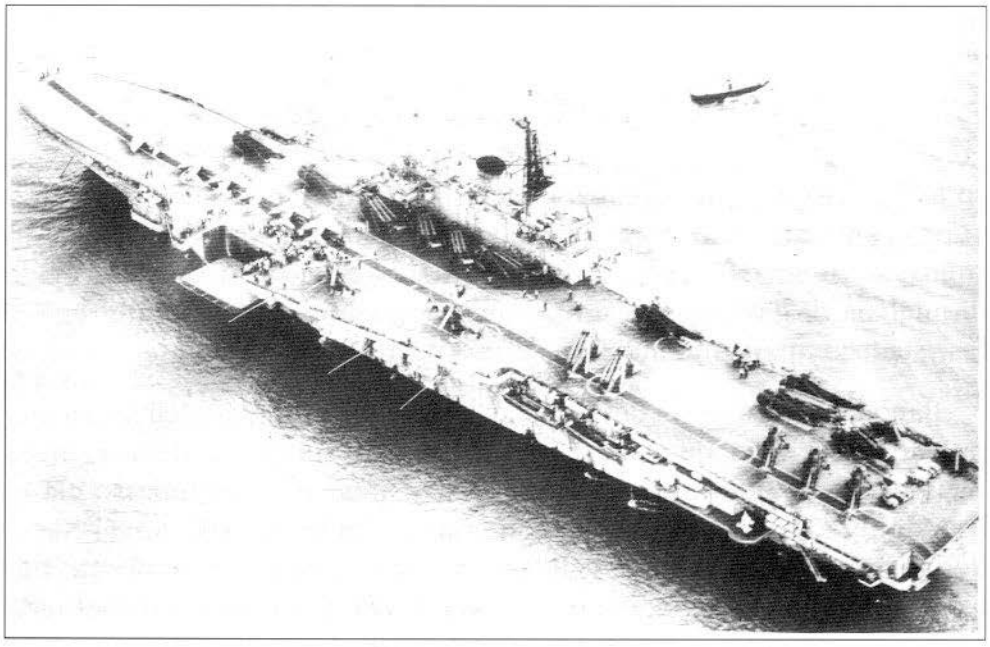
Il momento sembrava del resto favorevole al buon esito dell'invasione, poiché proprio in quei mesi il Governo conservatore della signora Thatcher stava riducendo le spese per la Difesa ed aveva messo già in lista di demolizione o di alienazione numerose unità della Royal Navy. Pertanto a protezione delle Falkland – prive allora di un aeroporto militare – erano rimasti soltanto 68 Royal marines e la nave pattuglia *Endurance*, mentre la South Georgia era completamente indifesa.

Inoltre il Governo americano aveva abolito nel marzo 1980 l'embargo sulle forniture di armi al Governo argentino, che era per di più in stretto collegamento con la massoneria mondiale (tra cui emergeva nell'occasione la famosa loggia P2 italiana), nonché con influenti personalità statunitensi. Tra queste ultime erano annoverati il segretario alla Difesa Weinberger, il Capo di S.M. dell'Esercito generale Meyer e la rappresentante americana all'ONU Jeane Kirkpatrick, tenace anglofoba. [12]

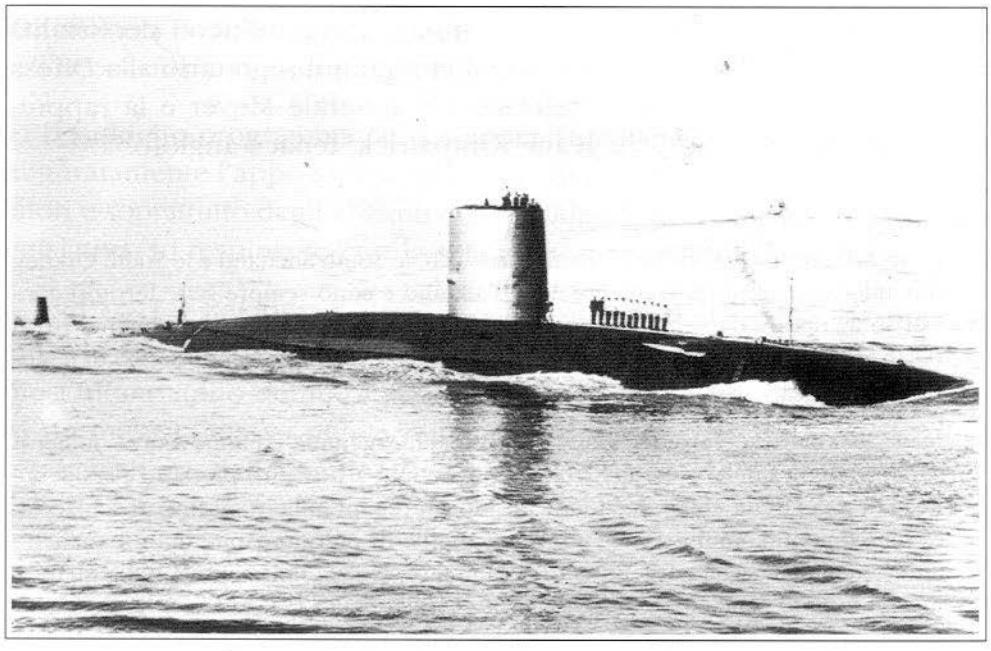
---

11. La South Georgia così come le South Sandwich, le South Shetland e le South Orkney dipendono amministrativamente dalle Falkland e sono sempre state territori controllati incontrastatamente da Londra fin dalla loro esplorazione (iniziata nel 1675) e dalla loro formale occupazione nel 1775 al termine del secondo viaggio di James Cook.

12. Jeane Kirkpatrick aveva già scritto un libro sull'Argentina ed annoverava numerose amicizie in quel Paese che l'avevano convinta a perorare presso il presidente Reagan una stretta collaborazione con i locali regimi militari, al fine di schiacciare i movimenti comunisti nel Sud America. Ella fu perfino ospite di un banchetto tenuto nell'ambasciata argentina di Washington la sera del 2 aprile 1982, quando tutto il mondo ormai sapeva dell'invasione della South Georgia e delle Falkland, avvenuta rispettivamente nella notte tra il 25 ed il 26 marzo e nella notte tra il 1° ed il 2 aprile. Intervistata al riguardo la Kirkpatrick anzi sostenne, molto poco "diplomaticamente", il punto di vista argentino.



La portaerei britannica Hermes *sulla quale erano imbarcati velivoli a decollo verticale "Harrier"*



Il sottomarino nucleare d'attacco britannico Conqueror *che affondò con due siluri il vecchio incrociatore argentino* General Belgrano

L'ATLANTICO MERIDIONALE E LE ISOLE FALKLAND

* * * * *

Il primo obiettivo militare degli argentini fu l'indifesa South Georgia, dove essi erano penetrati commercialmente fin dal 1979, grazie ad un contratto di demolizione della locale e vecchia stazione baleniera stipulato dalla ditta Davidoff di Buenos Aires. La giunta militare, guidata dal generale Galtieri, approfittò di tale transazione per inviare il 18 marzo 1982 nella South Georgia, accanto agli operai dell'impresa Davidoff, anche alcuni militari, che innalzarono illegalmente sul posto la bandiera argentina e che nella notte tra il 25 ed il 26 del mese furono raggiunti da un più nutrito contingente agli ordini del capitano di corvetta Alfredo Astiz. [13]

A rendere la situazione ancora più tesa c'era stato l'11 marzo 1982 un sospetto atterraggio di emergenza sul piccolo aeroporto di Port Stanley, capitale delle Falkland, di un aereo da trasporto militare argentino, che poi era ripartito indenne dopo aver constatato l'idoneità della corta pista di volo a ricevere velivoli di quel tipo.

Le conseguenti proteste elevate da Londra e dal Governatore delle Falkland, sir Rex Hunt, non ottennero risposta, cosicché la signora Thatcher si affrettò ad adottare tre contromisure. Innanzi tutto ella ordinò di trasferire nella South Georgia, sprovvista di difese, la stazionaria nave antartica *Endurance* con i suoi 22 Royal marines, quindi informò dell'accaduto il Segretario dell'ONU, che riunì il Consiglio di Sicurezza per il 1° aprile ed infine chiese la mediazione degli Stati Uniti. [14]

Il 30 ed il 31 marzo di quel 1982 entrò poi in gioco il tradizionale Servizio crittografico britannico, erede dell'ULTRA Intelligence della seconda guerra mondiale ed ora ubicato a Cheltenham. Londra conobbe infatti in quei giorni gli spostamenti della flotta argentina e la dislocazione di un sommergibile nelle acque delle Falkland, potendo quindi

---

13. Il primo contingente militare fu trasportato dalla nave ausiliaria *Bahia Buen Suceso*, mentre il secondo e più consistente scaglione fu sbarcato dalla nave appoggio *Bahia Paraiso*. Bisogna altresì aggiungere che già dal 1976 gli argentini avevano occupato indebitamente anche le indifese e disabitate South Sandwich, che costituivano l'altro arcipelago dipendente dalle Falkland.

14. L'*Endurance* era una nave di 3600 tonnellate, che aveva una velocità massima di 14 nodi ed un armamento di due sole mitragliere da 20 mm e due elicotteri da soccorso, oltre ad un reparto da sbarco di 22 Royal marines. Cfr. A. English - A. Watts, *Battle for the Falklands*, Naval Forces, Londra, Osprey, 1982, 38.

allertare il governatore Hunt con due messaggi d'allarme del 31 marzo e del 1° aprile, che frettolosamente molti hanno attribuito ad esclusivo merito di satelliti-spia americani. [15]

I suddetti segnali d'allarme provenienti da Londra furono di estrema importanza, poiché essi impedirono che la piccola guarnigione delle Falkland fosse colta di sorpresa e decimata, secondo il piano d'invasione argentino. Infatti il governatore Hunt, informato dell'imminente pericolo di invasione dell'arcipelago, poté trasferire tempestivamente i suoi 68 marines dalla caserma di Moody Brook a Port Stanley e, alle 20.15 del 1° aprile, fu in grado di avvertire radiofonicamente i 1813 residenti di ciò che stava per accadere.

L'invasione argentina delle Falkland-Malvine iniziò alle 04.30 del 2 aprile 1982 proprio con un attacco alla caserma di Moody Brook, ormai evacuata, da parte di 200 paracadutisti elitrasportati. Pur essendo andata a vuoto questa incursione, gli argentini sbarcarono all'alba altri 500 uomini dal mare nei pressi di Port Stanley, subendo però la reazione dei 68 Royal marines, colà attestati, che distrussero un mezzo anfibio cingolato, uccisero cinque invasori, ne ferirono 17 e ne catturarono provvisoriamente altri tre, senza subire perdite.

Decisivo fu comunque alla fine l'impiego da parte degli invasori di cannoni e di mezzi blindati, cui gli inglesi non avevano nulla da opporre. Ben presto fu pertanto circondata la residenza del governatore Hunt che, per evitare un massacro soprattutto ad opera dell'artiglieria nemica, si arrese alle 09.25 insieme ai suoi 68 marines. [16]

Il giorno successivo, 3 aprile, fu segnata anche la sorte della South Georgia, dove erano frattanto sbarcati i 22 Royal marines della nave antartica *Endurance*. Essi però dovettero affrontare non solo le truppe del comandante Astiz, presenti sul posto già dalla notte tra il 25 e il 26 marzo, ma anche un'altra cinquantina di argentini discesi da elicotteri lo stesso 3 aprile e che furono appoggiati dal mare dalla corvetta *Guerrico*.

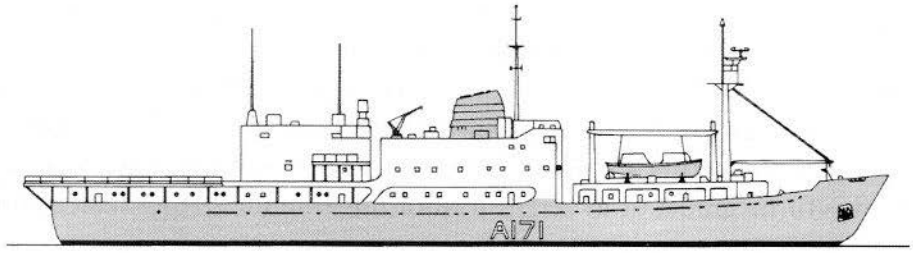
---

15. P. Eddy - M. Linklater - P. Gillman, *The Falklands war*, cit., p. 77-80 e 101. Tra l'altro la presenza sulla zona di satelliti-spia americani resta tuttora molto dubbia, anche se è stata molto propagandata.

16 R. Hall, "War in the Falklands", a cura del quotidiano *Sunday Express*, Londra, Weidenfeld & Nicolson, 1982, p. 14.

ENDURANCE

Nave per la vigilanza nelle zone polari della Marina britannica



Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento p.c.: 3600 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 91,4 m
larghezza 14 m
immersione 6,6 m

Apparato motore:
1 motore diesel; 1 elica
potenza 3220 hp

Velocità: 14 nodi

Armamento:
II-20 mm
2 elicotteri

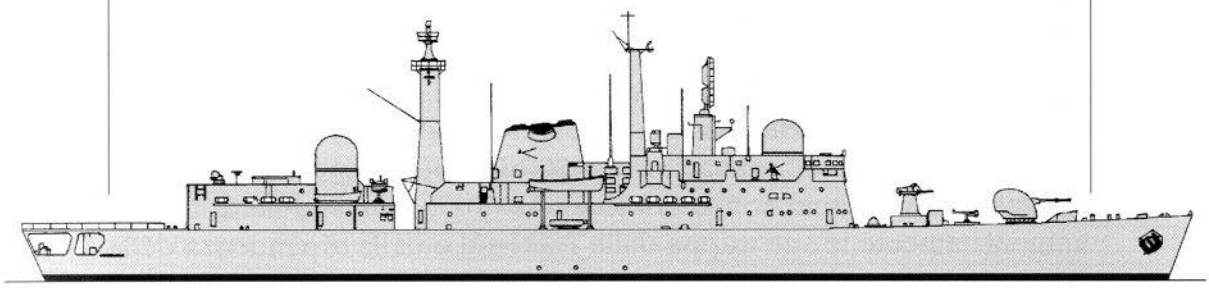
Varo: 1956

Entrata in servizio: 1968

Oltre alle navi da combattimento le Marine militari di tutto il mondo allineano numerose unità minori destinate a svolgere i compiti di appoggio alle forze di prima linea, come il rifornimento o la manutenzione sulla linea del naviglio sottile. Talvolta le Marine sono chiamate a ricoprire ruoli non propriamente militari, come la ricerca idrografica o l'appoggio alle basi scientifiche in località difficilmente raggiungibili. La Marina britannica, che aveva diverse basi scientifico-militari nel continente Antartico, acquistò nel 1967 la nave mercantile danese Anita Dan, *che essendo stata costruita per navigare nelle acque sub-polari della Groenlandia, aveva scafo rinforzato e prora rompighiaccio, caratteristiche che la rendevano particolarmente adatta alle ricerche oceanografiche ed idrografiche nei mari freddi e alle missioni di rifornimento delle basi polari. L'equipaggio dell'*Endurance *comprendeva anche un plotone di fanti di marina, la cui presenza a bordo provocò un breve intervento militare della nave nel conflitto delle Falkland. Nel 1992 l'*Endurance *è stata posta in disarmo, essendo stata sostituita dalla* Polar Circle, *un mercantile rompighiaccio di costruzione norvergese.*

SHEFFIELD

Caccia della Marina britannica



0 4 8
m
Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento p.c.: 4100 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 125 m
larghezza 14,3 m
immersione 6,5 m

Apparato motore:
2 turbine a gas Rolls-Royce Olympus TM3B per le andature ad alta velocità
2 turbine a gas Rolls-Royce RM1C per le andature di crociera; 2 eliche
potenza 56 000 hp+8500 hp

Velocità:
30 nodi
18 nodi con le sole turbine da crociera

Armamento:
1 impianto binato per missili "Sea-dart" I-114/55, II-20/70
6 tubi lanciasiluri A.S.
1 elicottero

Varo: 1971

Entrata in servizio: 1975

Perdita: 10 maggio 1982

Nel 1970 la Marina britannica avviò la costruzione di una nuova classe di caccia, conosciuti come "Type 42", destinati principalmente alla difesa aerea e che furono anche le prime unità di questo tipo ad imbarcare un apparato motore COGOG (Combined Gas Or Gas) composto di sole turbine a gas. In questo apparato motore la coppia più potente viene utilizzata per gli spunti di velocità e quella meno potente per le andature di crociera. La classe si articola su tre serie, ma solo le 4 unità dell'ultimo gruppo si distinguono per le dimensioni notevolmente maggiori. Lo Sheffield *fu la prima unità della classe ad entrare in servizio. Fu colpito il 4 maggio 1982 durante la guerra delle Falkland. Mentre svolgeva un turno di picchetto radar con la fregata* Yarmout *fu individuato da un Lockheed "Neptune" dell'aviazione navale argentina. In base a questa segnalazione 3 aerei Super Etendard decollarono dalla base di Rio Grande e dopo essere stati riforniti in volo da aerei dello stesso tipo si indirizzarono a bassa quota verso l'obiettivo. Giunti alla distanza di circa 25 miglia il primo degli Etendard, privo di armamento, salì alla quota di circa 150 metri, stabilendo il contatto radar con il bersaglio, necessario alla guida dei 2 missili AM.39 "Exocet" di cui erano dotati gli altri due velivoli. Il lancio fu effettuato da bassa quota e ad una distanza di 27 miglia. Circa 3 minuti dopo il primo degli "Exocet" colpiva lo* Sheffield, *i cui apparati radar erano solo riusciti ad individuare l'aereo argentino salito di quota, senza peraltro stabilire che genere di minaccia potesse costituire. La fregata* Yarmout *riuscì invece a deviare all'ultimo momento la traiettoria del missile lanciato contro di lei grazie all'uso delle contromisure elettroniche. Lo* Sheffield, *colpito a centro nave fu presto preda di un violento incendio, che si mostrò subito di difficile spegnimento poiché l'esplosione aveva provocato anche la distruzione della centrale antincendio principale. La nave bruciò per alcuni giorni e, malgrado il tentativo di rimorchiarla in una zona più sicura per tentarne il recupero, affondò il 10 maggio. Il 25 maggio aerei dell'Aeronautica argentina affondarono anche il* Coventry *gemello dello* Sheffield. *La classe è composta attualmente da 12 unità.*

Sebbene i 22 difensori riuscissero a danneggiare con tre colpi d'arma anticarro e con 1275 colpi di mitragliatrice e di fucile la suddetta unità navale nemica e ad abbattere un elicottero del tipo "Puma", lamentando da parte loro un solo ferito, la sproporzione delle forze in campo li costrinse infine alla resa.

Lo stesso 3 aprile il Consiglio di Sicurezza dell'ONU, che era stato convocato due giorni prima su richiesta dell'allarmata Gran Bretagna, condannò l'Argentina con la "risoluzione 502", intimandole di ritirare immediatamente le sue truppe dalle Falkland e dalla dipendenza della South Georgia e di ricercare una soluzione pacifica e concordata per dirimere la controversia. [17]

3. La guerra delle Falkland-Malvine. Seconda fase: la riconquista inglese

Mentre la Gran Bretagna riceveva il suddetto prezioso supporto diplomatico internazionale, il Governo della signora Thatcher provvide anche a predisporre uno strumento di pressione militare nel caso – poi sfortunatamente avveratosi – di rifiuto argentino della "risoluzione 502" delle Nazioni Unite. Pertanto in soli due giorni furono allestite ed inviate in mare le prime navi di una flotta composta alla fine da 39 unità da guerra e 79 unità mercantili requisite che, in base all'operazione denominata "Corporate", avrebbero dovuto costringere il nemico a restituire il mal tolto.

Il punto di forza di tale spedizione era costituito dalla natura professionale di tutte le truppe del Regno Unito, cosicché i 6900 soldati britannici, imbarcati su tre grandi navi passeggeri e su due navi anfibie, avevano buone possibilità di soverchiare qualitativamente i circa 12 000 militari argentini, per lo più di leva, presenti nelle Falkland e nella South Georgia. [18]

---

17. Tale "risoluzione 502" del Consiglio di Sicurezza ottenne 10 voti a favore, uno solo contrario (Panama) e quattro astensioni (URSS, Cina, Polonia e Spagna). Tra i voti a favore suscitò sorpresa quello della Repubblica d'Irlanda, impegnata da tempo nel contenzioso con Londra sulla questione dell'Ulster.

18. B. Perret, *Weapons of the Falklands conflict*, Poole, Blandford Press, 1982, p. 145 e W. Fowler - M. Chappell, *Battle for the Falklands*, Land Forces, Londra, Osprey, 1982, p. 12 e 24.

Notevoli difficoltà si presentavano invece agli inglesi in campo logistico, a causa della lontananza del teatro operativo, situato a ben 13 000 chilometri dal Regno Unito ed a 6000 chilometri dall'intermedio possedimento insulare britannico di Ascensione.

La più evidente inferiorità britannica risiedeva comunque nel campo aeronautico, poiché la Task Force posta agli ordini dell'ammiraglio Woodward possedeva soltanto 22 velivoli a decollo verticale "Harrier", imbarcati sulle uniche due portaeromobili *Hermes* ed *Invincible*, cui si aggiunsero più tardi altri 20 aerei dello stesso tipo trasportati in zona dalla portacontainer *Atlantic Conveyor*. Inoltre gli inglesi sentirono particolarmente la mancanza di aerei-radar AWACS, gli unici strumenti capaci di individuare in tempo utile i velivoli attaccanti a bassa quota e la cui fornitura, richiesta da Londra a Washington, fu rifiutata dal Governo americano.

A questa lacunosa forza aerea britannica si contrapponevano circa 200 velivoli dell'Aeronautica e dell'aviazione di Marina argentina, tra i quali i prestigiosi "Mirage" e "Super-Etendard" di costruzione francese, questi ultimi armati con i temibili missili "Exocet", anch'essi francesi. [19]

Quando la signora Thatcher ritenne di capire che l'intransigenza di Buenos Aires non veniva smossa né dalla pur infaticabile opera di mediazione del segretario di Stato americano Haig, né dalle sanzioni decretate il 10 aprile contro l'Argentina dalla Comunità Economica Europea, impartì l'ordine di agire militarmente. [20]

Il 25 aprile iniziò così la controffensiva britannica, con la distruzione del sommergibile *Santa Fé*, sorpreso in superficie presso la South Georgia da elicotteri armati inglesi, che poi sbarcarono in quest'isola 105 Royal marines ed incursori SAS (Special Air Service). Questi uomini, senza subire perdite, costrinsero alla resa nel medesimo pomeriggio i 156 soldati ed i 38 operai militarizzati del capitano di corvetta Astiz presenti

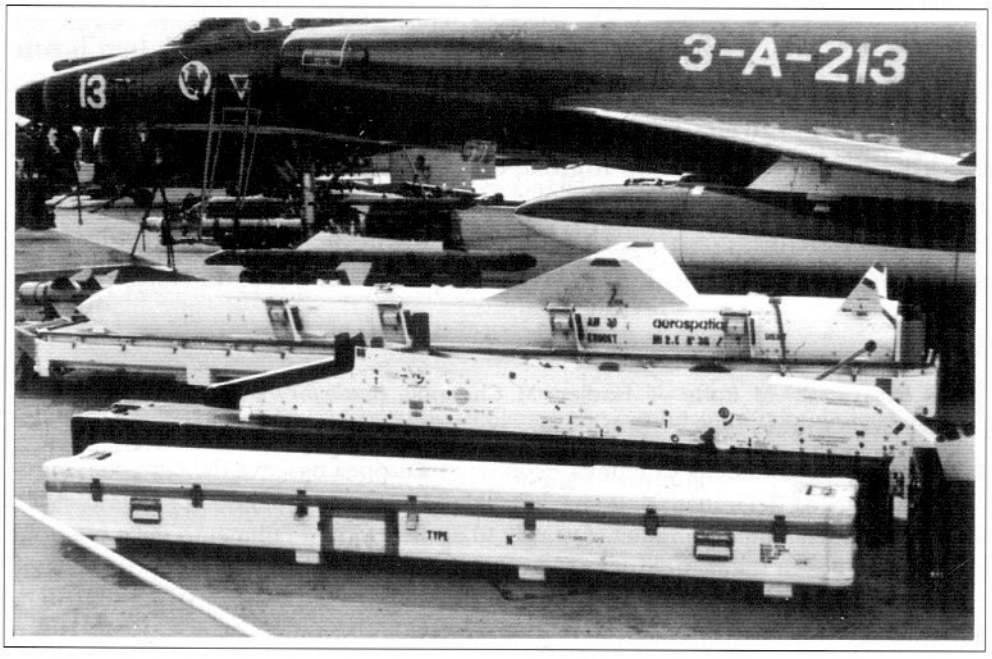
---

19. R. Braybrook - M. Roffe - T. Hadler - M. Chappell, *Battle for the Falklands*, Air Forces, Londra, Osprey, 1982, p. 5-8.

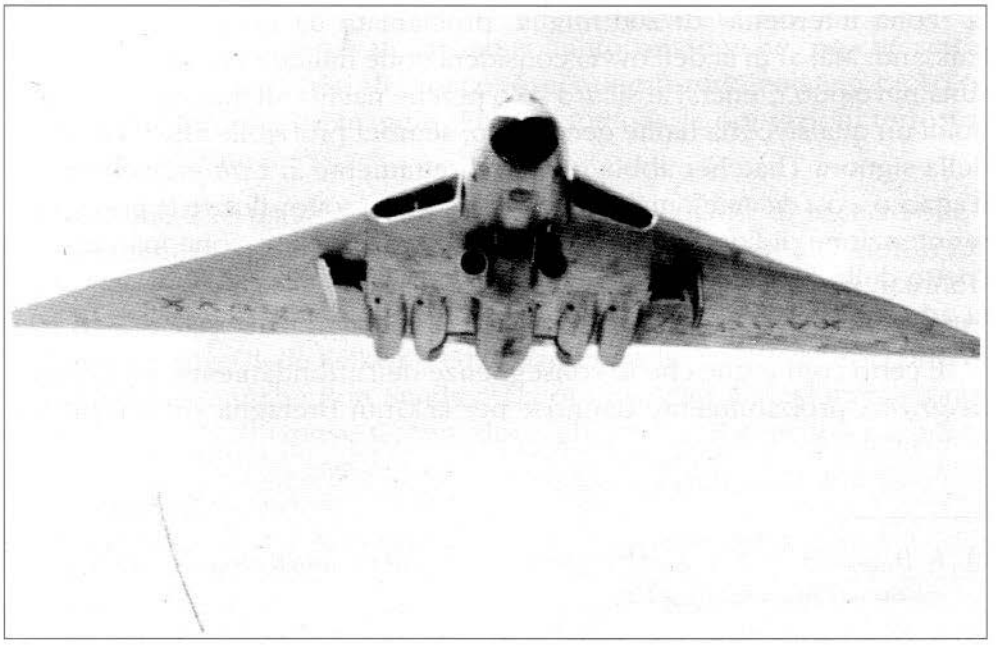
20. L'interessamento della Comunità Economica Europea nasceva dal fatto che, in base all'art. 131 del trattato di Roma, le Falkland e le isole dipendenti risultavano territori associati alla Comunità stessa. Il 30 aprile, dopo il fallimento della missione diplomatica di Haig, attribuito all'intransigenza di Buenos Aires, e dopo che il presidente Reagan era riuscito a svincolarsi dalla pressione filoargentina della Kirkpatrick, anche gli Stati Uniti aderirono a tali sanzioni.

Sopra: *La nave per la vigilanza nelle zone polari della Royal Navy* Endurance

Sotto: *Un missile AM-38 "Exocet" accanto a un Super Etendard argentino*



Elicottero Alouette III a bordo della portaerei Veintecinco de Mayo



Un bombardiere strategico britannico Vulcan

nella South Georgia, che quindi fu il primo territorio conteso a ritornare in possesso degli antichi proprietari.

Il 1° maggio la RAF (Royal Air Force) eseguì il bombardamento a più lunga distanza della storia, quando un quadrigetto subsonico "Vulcan", decollato da Ascensione, bersagliò il piccolo aeroporto di Port Stanley, capitale delle Falkland, utilizzato da velivoli da trasporto e dai leggeri aerei d'assalto "Pucarà" argentini. I "Vulcan" replicarono il 4 ed il 29 maggio ed il 12 giugno tali incursioni, ma malgrado questi ed altri simili bombardamenti effettuati contro la stessa pista di volo sia dagli "Harrier", sia dai cannoni della Task Force inglese, giunta nella zona, l'aeroporto di Port Stanley non fu mai definitivamente inutilizzato. [21]

Lo stesso 1° maggio sbarcarono segretamente sulle Falkland alcune pattuglie esploranti inglesi, composte da SAS e da SBS (Special Boat Squadron), aventi l'incarico di raccogliere e trasmettere informazioni sulla consistenza e la dislocazione del nemico.

Il giorno seguente, 2 maggio, il sangue cominciò a scorrere copioso quando il sottomarino atomico britannico *Conqueror* affondò con due vecchi siluri "Mark 8" della seconda guerra mondiale l'altrettanto anziano incrociatore *General Belgrano* da 13 645 tonnellate che lamentò 368 morti tra il suo equipaggio di 1042 uomini. La polemica scoppiò quando si constatò che tale affondamento era avvenuto appena al di fuori della "zona interdetta" di 200 miglia, proclamata da Londra intorno alle Falkland. Ma, al di la dell'ovvia considerazione militare che in guerra nessuna nave può ritenersi al sicuro solo perché naviga all'interno o all'esterno di un qualsivoglia limite geografico, sembra probabile che il Governo della signora Thatcher abbia inviato direttamente al *Conqueror* l'ordine d'attacco, così da ammonire Buenos Aires a non sottovalutare la già espressa intenzione di Londra di riavere le Falkland con le buone maniere (rispetto della risoluzione 502 dell'ONU) o con metodi più energici (guerra ad oltranza). [22]

È certo comunque che le conseguenze dell'affondamento del *General Belgrano*, probabilmente dannose per la Gran Bretagna sotto il profilo propagandistico, furono pienamente favorevoli sul piano strettamente

---

21. B. Hanrahan - R. Fox, *I counted them all out and I counted them all back*, Londra, edizione BBC, 1982, p. 20-21.

22. A. Gavshon - D. Rice, *The sinking of the "Belgrano"*, Londra, New English Library, 1984, p. 97-108 e 163-166.

militare. Infatti da quel momento la flotta argentina non si fece più vedere, rimanendo timidamente chiusa nei porti per tutta la guerra, nonostante potesse disporre, tra l'altro, di una vera e propria portaerei (la *Veintecinco de Mayo*). E questa passività assume un inquietante significato qualora si consideri che essa è stata causata da un solo accertato sottomarino atomico inglese, che ovviamente non avrebbe potuto essere ovunque lungo la sviluppatissima costa argentina, estesa in linea retta quanto la distanza tra La Spezia ed il canale di Suez.

Furono invece l'Aeronautica e l'aviazione della Marina argentina a meritare l'ammirazione unanime, al di là della loro netta superiorità nel numero ed anche nella qualità dei velivoli impiegati. Essi infatti colarono a picco con i micidiali missili "Exocet" il cacciatorpediniere inglese *Sheffield* (4 maggio) e la nave portacontainer *Atlantic Conveyor* (25 maggio) che aveva a bordo ancora undici elicotteri, mentre affondarono con bombe normali il 21, 24 e 25 maggio e l'8 giugno rispettivamente le fregate *Ardent* ed *Antelope*, il cacciatorpediniere *Coventry* e la nave da sbarco *Sir Galahad*.

L'intrepida aviazione argentina pagò comunque pesantemente questi sei successi, perdendo in tutta la guerra, nella sola zona operativa, 88 velivoli e 34 elicotteri, contro 8 "Harrier" e 29 elicotteri perduti dagli inglesi, compresi quelli a bordo dell'*Atlantic Conveyor* e quelli distrutti a causa di incidenti e del maltempo. [23]

Neanche le perdite navali furono soltanto britanniche, poiché sette navi pattuglia o "violatrici di blocco" argentine furono colate a picco o catturate tra il 2 ed il 22 maggio. Furono tuttavia le operazioni terrestri a risultare alla fine decisive.

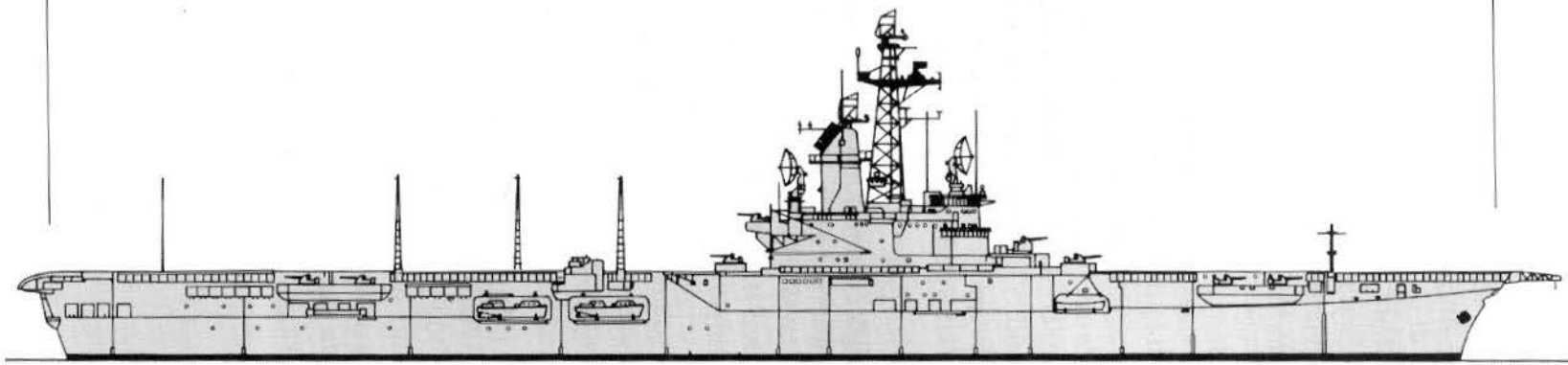
Dopo che il 18 maggio erano falliti gli ultimi tentativi di pace ad opera del Segretario dell'ONU Perez de Cuellar, alle prime ore del giorno 21 il generale britannico Moore sbarcò 2400 paracadutisti e Royal marines nella baia di San Carlos, che giace nello stretto braccio di mare al centro dell'arcipelago delle Falkland ed appartiene alla principale isola orientale, dove sorge anche Port Stanley. Da qui i soldati inglesi marciarono verso la località di Goose Green, dove gli argentini avevano da poco

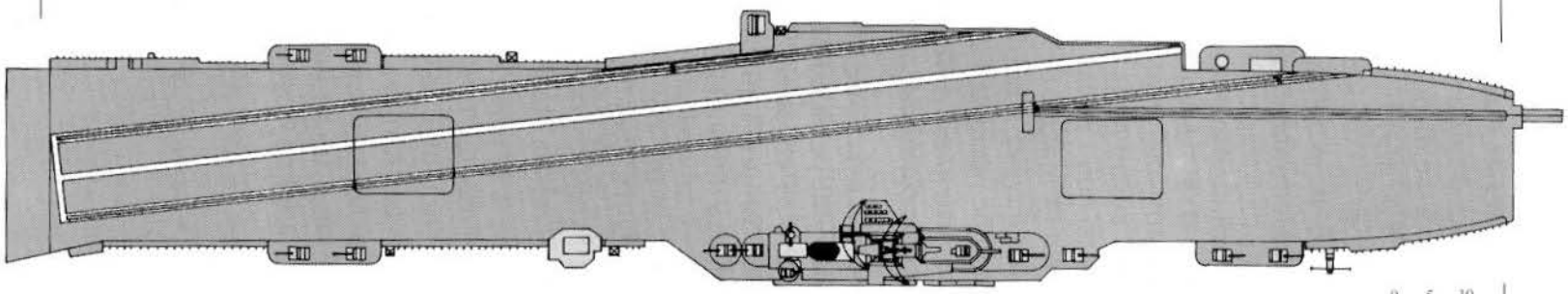
---

23. B. Perret, *Weapons of the Falklands conflict*, cit., p. 96. Degno di nota fu il fatto che tre degli otto "Harrier" perduti lo furono per incidenti, mentre gli altri cinque vennero abbattuti dalla contraerea. Pertanto nessun "Harrier" cadde nel corso di duelli aerei, nei quali invece tali apparecchi britannici abbatterono ben 27 velivoli argentini.

VEINTECINCO DE MAYO

Portaerei della Marina argentina





Scala 1:1000

LA PORTAEREI ARGENTINA VEINTECINCO DE MAYO

CARATTERISTICHE

Dislocamento p.c.: 19 896 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 212,7 m
larghezza 24,5 m
larghezza del ponte di volo 40,7 m
immersione 7,3 m

Apparato motore:
2 gruppi turboriduttori Parsons
4 caldaie; 2 eliche
potenza 40 000 hp

Velocità: 24 nodi

Armamento:
X-40/70
18 aerei
4 elicotteri

Varo: 30 dicembre 1943

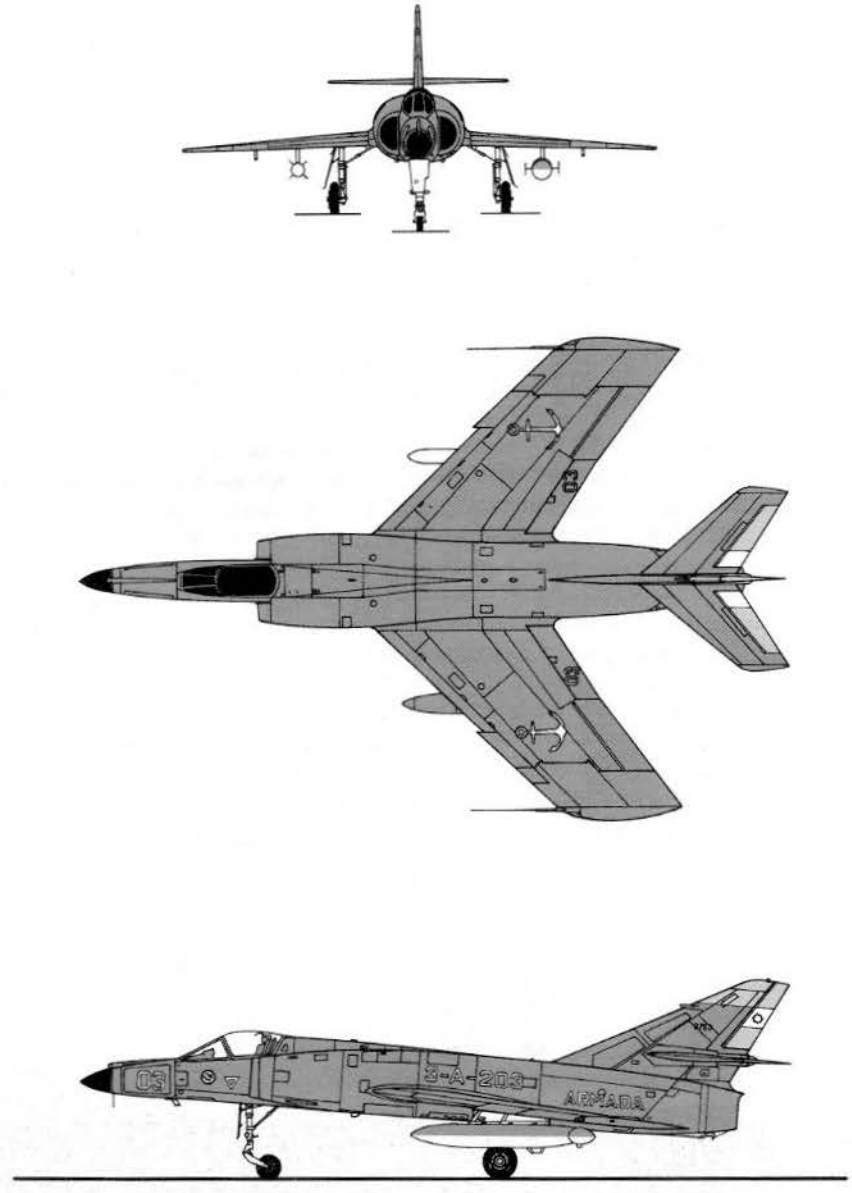
Entrata in servizio (con la Marina argentina): 1 settembre 1969

Alla fine della seconda guerra mondiale si rese disponibile, soprattutto negli Stati Uniti, una grande quantità di materiale bellico di surplus, allestito dalle Potenze alleate nel corso del massimo sforzo produttivo bellico, che venne in quegli anni ceduto con ben calcolata generosità alle nazioni tradizionalmente alleate e a quelle con cui si voleva tessere un rapporto di reciproca amicizia. Anche la Royal Navy si trovò costretta a porre in disarmo numerose unità tra le quali anche alcune portaerei. Una di queste, la Venerable *della classe "Colossus", entrata in servizio nel 1945, fu ceduta nel 1948 alla Marina olandese che la ribattezzò* Karel Doorman. *Tra il 1955 e il 1958 essa fu dotata di ponte di volo angolato, di una nuova isola e di una catapulta a vapore, mentre l'armamento e gli apparati elettronici furono completamente rinnovati. Tra il 1965 e il 1966 l'apparato motore fu sostituito con quello della portaerei* Leviathan. *Nel 1968 la* Karel Doorman *fu danneggiata da un incendio scoppiato in sala macchine e sebbene i danni non fossero particolarmente gravi, la Marina olandese decise di radiare l'unità. L'Argentina allora si dichiarò disponibile all'acquisto della portaerei, che entrò così a far parte di quella Marina nel 1969, dopo aver passato un periodo di lavori di riassetto in un cantiere di Rotterdam. Nel 1980 essa fu dotata delle apparecchiature necessarie all'imbarco dei caccia Super Etendard. Un programma di lavori che era stato previsto di affidare nel 1990 alla Società italiana Fincantieri, comprendente la sostituzione delle turbine a vapore con turbine a gas, è stato rinviato per mancanza di fondi.*

Il caccia Hercules *della Marina argentina – L'unità, assieme alla gemella* Santissima Trinidad *era del tipo britannico "Sheffield". Ricordiamo che proprio lo* Sheffield *fu affondato, durante il conflitto, da missili "Exocet"*

AMD-BA "SUPER ETENDARD"

Cacciabombardiere della Marina argentina



0 0,75 1,5
m

Scala 1:150

AMD-BA "SUPER ETENDARD" – CACCIABOMBARDIERE DELLA MARINA ARGENTINA

CARATTERISTICHE

Ditta produttrice:
Dassault-Bréguet (Francia)

Dimensioni:
lunghezza 14,31 m
altezza 3,85 m
apertura alare 9,6 m
superficie alare 28,4 m²

Pesi:
a vuoto 6250 kg
massimo al decollo 11 500 kg

Motore:
turboreattore Atar 8K-50
potenza 5110 kg di spinta

Velocità max: 602 nodi a 11 000 m

Autonomia: 772 miglia

Quota di tangenza: 15 500 m

Armamento:
2 cannoni DEFA 553 da 30 mm e 1815 kg di carico bellico

Equipaggio: 1 pilota

Data primo volo del prototipo: 28 ottobre 1974

Data dell'entrata in servizio con la Marina argentina: 1982

Le origini del "Super Etendard" *risalgono al concorso indetto dallo SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe) nel 1953 per un caccia leggero con cui armare le aviazioni europee. La Dassault presentò un suo progetto, indicato inizialmente come* Mystère XX *e quindi come* "Etendard". *Dal concorso uscì vincitore nel gennaio 1958 il* Fiat G91, *che venne poi adottato solamente da Italia, Germania e Portogallo. L'*"Etendard" *suscitò però l'interesse dell'Aéronavale francese, che decise di adottarlo come caccia leggero, seguendo una prassi assai raramente infranta dalle Forze Armate francesi di dotarsi di mezzi progettati e realizzati dall'industria nazionale. I primi* "Etendards" *entrarono in servizio nel 1962. Ne furono costruiti 69 esemplari. Negli anni '70 furono avviati gli studi per la sostituzione del velivolo. Scartata l'ipotesi di una versione navalizzata del* Sepecat BR.121 "Jaguar", *la Marine Nationale propose il* McDonnell A4T "Skyhawk" *o il* Vought A7 "Corsair II", *ma alla fine prevalse la scelta di adottare un velivolo francese e venne così decisa l'adozione di una versione potenziata dell'*"Etendard", *cui venne data la denominazione di* "Super Etendard". *Alla fine degli anni '70, quando già gran parte dei* "Super Etendards" *erano stati consegnati alla Marina francese, si concretizzò un ordine per 14 esemplari da parte della Marina argentina, che intendeva imbarcarli sulla portaerei* Veintecinco de Mayo. *Solo 5 di questi aerei erano stati consegnati il 2 aprile 1982, quando scoppiò il conflitto con la Gran Bretagna per il possesso delle isole Falklands, ed erano disponibili solo 5 missili* AM. 39 "Exocets", *la principale arma antinave di cui il velivolo era dotato. Tuttavia i piloti argentini riuscirono ad affondare in due diversi attacchi il caccia* Sheffield *e la nave portacontainer* Atlantic Conveyor, *utilizzata per trasportare velivoli ed elicotteri di rimpiazzo.*

Il trittico illustra uno dei "Super Etendards" *argentini con la colorazione in grigio azzurro ed i colori nazionali, azzurro e bianco, dipinti sulle parti mobili dei piani di coda. L'aereo è mostrato nella configurazione adottata per gli attacchi contro le forze navali britanniche, con un missile* AM. 39 "Exocet" *sul pilone sotto l'ala destra ed un serbatoio supplementare agganciato sotto l'ala sinistra.*

rinforzato le loro difese grazie alla leggerezza della BBC, il cui notiziario radiofonico internazionale aveva irresponsabilmente preannunciato un attacco britannico proprio a tale posizione. [24]

Pertanto a Goose Green e nella vicina Darwin i 600 paracadutisti inglesi del 2° battaglione si trovarono a fronteggiare 1500 nemici e, solo dopo un accanito combattimento, essi riuscirono ad avere la meglio sui difensori, che contarono 250 morti e 1200 prigionieri. Gli attaccanti invece lamentarono 18 morti e 34 feriti.

Il possesso di queste due fondamentali posizioni-chiave permise alle truppe inglesi di spingersi fino alle alture circostanti Port Stanley che dominavano le vie d'accesso alla capitale e che furono superate sia frontalmente, sia con un altro sbarco eseguito il 5 e 6 giugno nella baia di Bluff Cove. [25]

Una volta scavalcato quest'ultimo ostacolo i soldati britannici entrarono vittoriosi a Port Stanley il 14 giugno 1982, ottenendo la capitolazione del generale Menendez, comandante del presidio argentino, 75 giorni dopo l'invasione nemica e 24 giorni dopo il loro sbarco a San Carlos.

Il 20 giugno infine la solita nave di pattugliamento antartico *Endurance* sbarcò alcuni Royal marines nel vicino arcipelago delle South Sandwich, occupato illegalmente dagli argentini fin dal 1976, catturando gli 11 soldati nemici e restituendo anche questa "dipendenza" all'autorità britannica.

Le perdite accertate della guerra tra le file argentine furono di 746 morti e 11 845 prigionieri, tra cui 1053 feriti, di un incrociatore, un sommergibile, due navi pattuglia, cinque unità mercantili, 88 velivoli, 34 elicotteri ed un'enorme quantità di materiale bellico. [26]

---

24. G. Underwood, *Our Falklands war*, Duloe, Maritime Books, 1983, p. 119. La signora Thatcher, infuriata con la BBC, mise da allora un energico freno alla spesso scriteriata stampa scritta e parlata.

25. Fu in questa circostanza che la nave da sbarco *Sir Galahad*, attardata da contrattempi nella più arretrata baia di Fitzroy, venne incendiata e affondata da aerei argentini con la perdita di 48 soldati gallesi. Fu contemporaneamente colpita anche la gemella *Sir Tristam*, che ebbe 5 morti a bordo, ma che poté estinguere gli incendi e si salvò.

26. Nel bottino catturato dagli inglesi figuravano 21 cannoni, diverse armi contraeree, una batteria di missili "Exocet" terra-mare, apparati radar, un centinaio di veicoli anche corazzati, una ventina di elicotteri e di aerei leggeri "Pucarà" e una montagna di armi individuali e di reparto. Cfr. U. Mazza: "Falkland-Malvinas in *Rivista Italiana Difesa (RID)*, novembre 1982, p. 50.

Gli inglesi lamentarono invece 255 morti e 777 feriti e la perdita di due cacciatorpediniere, due fregate, una nave da sbarco, un'unità portacontainer, otto aerei "Harrier" e 29 elicotteri.

La popolazione argentina, nonostante la censura, venne ben presto a conoscenza della sconfitta ed invertì repentinamente il suo atteggiamento nei confronti della giunta militare, che fino a quel momento aveva in effetti goduto del programmato consenso delle masse, inebriandole con la prospettiva di una vittoria prestigiosa. Pertanto, sotto la "Casa Rosada", le iniziali adunanze oceaniche traboccanti entusiasmo patriottico si tramutarono in manifestazioni di aperta ostilità nei confronti del Governo militare, tanto che il 17 giugno, solo tre giorni dopo la caduta di Port Stanley, il generale Galtieri fu costretto a dimettersi ed a lasciare il potere al generale Bignone, primo passo verso la democratizzazione del Paese, raggiunta alla fine del 1983 con le elezioni generali e con la nomina del presidente civile Raul Alfonsin.

Ancora una volta un coraggioso uso del potere marittimo, proiettato fino a 13 000 chilometri di distanza dalla madre patria e tenuto costantemente in efficienza per un mese e mezzo in condizioni climatiche avverse, aveva deciso le sorti di un conflitto, al cospetto di una Marina, come quella argentina, che non aveva saputo o voluto osare. [27]

4. Il "Libro Bianco" della Marina Militare, avvenimenti mediterranei ed interventi italiani fuori area

Dopo il rifiuto della Francia nell'agosto 1954 di realizzare la Comunità Europea di Difesa (CED), che avrebbe contemplato tra l'altro compiti comunitari di protezione delle acque costiere, ad integrazione delle missioni d'altura assegnate dalla NATO, la Marina italiana perseguì per un certo periodo di tempo l'ambizioso programma di una propria flotta d'elevata qualità, così da ovviare alle difficoltà finanziarie che le imponevano una certa ristrettezza quantitativa.

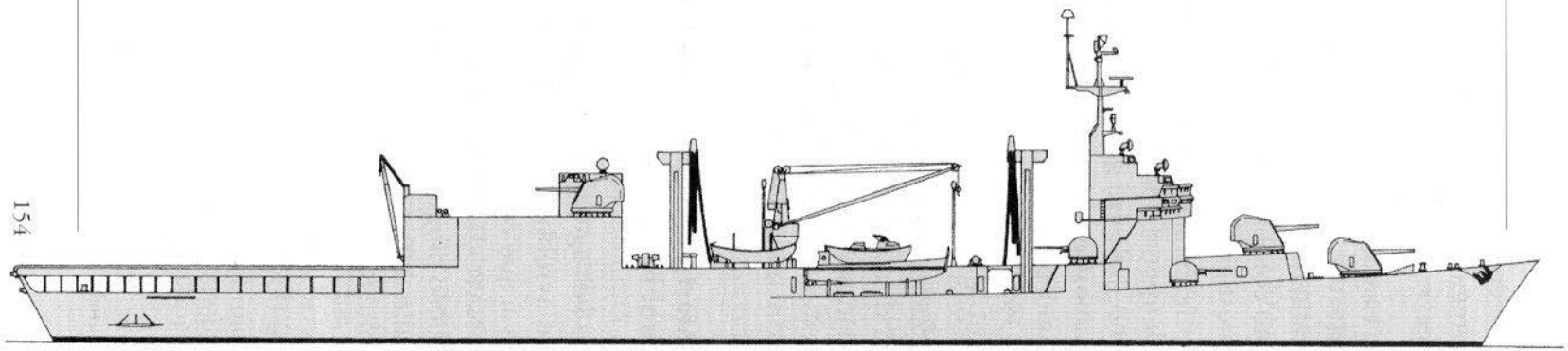
Pertanto nel 1959 prese avvio il progetto per un sottomarino a propulsione atomica, che avrebbe dovuto chiamarsi *Guglielmo Marconi*, la cui realizzazione fu però abbandonata nel 1964 dopo il rifiuto americano di collaborare a tale iniziativa, ufficialmente a causa di una legge

---

27. P. Visani, "La guerra delle Falklands", in *Rivista Militare*, giugno 1983, p. 23.

ENRICO FERMI

Nave rifornimento a propulsione nucleare della Marina italiana



0 5 10
m
Scala 1:1000

CARATTERISTICHE

Dislocamento p.c.: non noto

Dimensioni:
lunghezza f.t. 213,3 m
larghezza 26,8 m
immersione 9,5 m

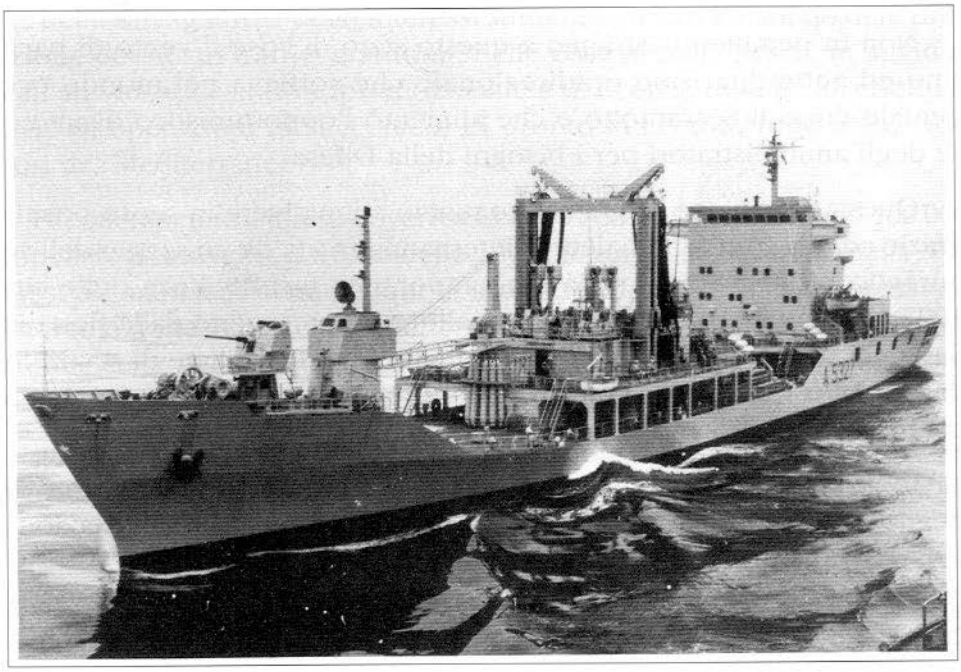
Apparato motore:
turbine
1 reattore nucleare
1 elica; potenza 22000 hp

Velocità: 21 nodi

Armamento:
IV-127/54
IV-76/62
4 elicotteri

IL TENTATIVO "NUCLEARE" DELLA MARINA ITALIANA

Fin dagli anni '60 la Marina italiana aveva seguito con interesse le esperienze compiute dalla Marina statunitense nel campo della propulsione nucleare. Nel 1970 MARICONAVI giunse a redigere i progetti di massima per due unità propulse ad energia nucleare, un sottomarino che avrebbe dovuto prendere il nome di Guglielmo Marconi *e una nave rifornimento battezzata* Enrico Fermi. *Ragioni di bilancio impedirono la realizzazione delle due unità. L'*Enrico Fermi *avrebbe dovuto essere costruita in collaborazione con la FIAT, che si sarebbe occupata della progettazione e della realizzazione del reattore nucleare ad acqua pressurizzata e del cilindro che ne costituiva il contenitore di sicurezza. L'hangar a poppa avrebbe potuto ospitare fino a 4 elicotteri SH-3D o, in alternativa, 3 aerei a decollo verticale. Nelle stive poteva essere sistemata una grande quantità di rifornimenti, compresi missili "Tartar" e "Terrier". La costruzione della nave, che avrebbe dovuto essere seguita dal Registro Navale, avrebbe costituito il banco di prova per stabilire le normative cui avrebbero dovuto attenersi i cantieri navali, nella realizzazione di unità mercantili simili.*



Mentre il progetto per la realizzazione della Enrico Fermi *incontrava notevoli difficoltà per la sua realizzazione, la Marina italiana si provvedeva di due unità logistiche capaci di soddisfare ogni tipo di necessità di rifornimento in mare ad unità navali – La* Stromboli *(nella foto) e la* Vesuvio, *furono costruite negli anni 1973-1978*

statunitense che limitava grandemente il sostegno in materia nucleare a nazioni straniere. [28]

Delusa in queste aspettative, la nostra Marina si orientò allora ad adottare la propulsione atomica su una nave da rifornimento di squadra, l'*Enrico Fermi*, che ci avrebbe comunque permesso di acquisire le necessarie tecnologie avanzate per una futura e più favorevole contingenza. Nel dicembre 1966 quindi venne siglata una convenzione tra la Marina Militare ed il Consiglio Nazionale per l'Energia Nucleare (CNEN), che però incontrò le stesse difficoltà di collaborazione internazionale già sperimentate per l'ormai annullato progetto di sottomarino atomico. Di conseguenza anche il progetto dell'*Enrico Fermi* fu cancellato all'inizio degli Anni Settanta.

Bisogna altresì aggiungere che in quel periodo contribuirono al fallimento di tale impresa anche le necessità contingenti di ripianare, con i miseri fondi concessi al bilancio dell'intera Difesa (ammontanti appena al 3% del prodotto interno lordo), i tanti vuoti aperti dalla necessaria radiazione di naviglio obsoleto, nonché la scarsa attenzione rivolta dalla classe politica nazionale alle varie esigenze delle Forze Armate. [29]

Non fu nemmeno estraneo a questo stato di cose il vento di pacifismo ed antimilitarismo unidirezionale che soffiava nel mondo occidentale dopo il Sessantotto e che alimentò l'opportunistico disinteresse degli amministratori per i bisogni della Difesa.

Questa situazione stagnante cominciò ad evolvere in senso positivo grazie ad una fruttifera dialettica interna innescata da un saggio dell'ammiraglio Virgilio Spigai sulla contemporanea insufficienza delle circa 100 000 tonnellate di dislocamento allora rappresentate dalla flotta italiana nei confronti degli oltre cinque milioni di tonnellate di stazza lorda della nostra Marina mercantile da tutelare, il che rappresentava un coefficiente di protezione di appena lo 0,02%. [30]

Inoltre si cominciò a rilevare di lì a poco non solo il crescente impegno sovietico nel Mediterraneo, ma anche che le crisi internazionali

---

28. C. De Risio, *Navi di ferro teste di legno*, Roma, Ciarrapico, 1976, p. 127-132.

29. All'inizio degli Anni Settanta furono radiati tra l'altro il famoso incrociatore lanciamissili *Giuseppe Garibaldi*, quattro cacciatorpediniere, dodici corvette, tre sommergibili, dieci dragamine e numerose altre unità ausiliarie.

30. V. Spigai, *Il problema navale italiano*, Roma, Vito Bianco, 1963, p. 108.

avevano prevalentemente origine nello stesso "mare nostrum", a differenza del recente passato quando esse erano per lo più originate da contrasti extramediterranei. [31]

In quel contesto quindi la Marina italiana cominciò a godere di un maggiore interessamento e di un più fattivo impegno da parte della classe politica nazionale. Così nel 1972 l'ammiraglio Eugenio Henke risultò il primo marinaio ad assumere l'alta carica di Capo di Stato Maggiore della Difesa e nel marzo 1975 il Parlamento della Repubblica discusse il cosiddetto "Libro Bianco" – auspicato da molti Capi di S.M. di detta Forza Armata e varato infine dall'ammiraglio Gino De Giorgi, titolare di tale incarico dal 1973 al 1977 – approvando conseguentemente il finanziamento straordinario di mille miliardi a beneficio della Marina per il decennio 1975-1984. [32]

Il "Libro Bianco", specificatamente intitolato "Prospettive e orientamenti di massima della Marina Militare per il periodo 1974-1984", precisava i compiti della Marina ed indicava le soluzioni per ovviare alle contemporanee carenze della Forza Armata. I compiti venivano individuati non solo negli impegni assunti dal Paese in ambito NATO, ma anche nella salvaguardia degli interessi strettamente nazionali, quali la protezione dei nostri traffici marittimi, delle coste e della pesca, in aggiunta all'attività addestrativa, promozionale e di ricerca, nonché all'effettuazione di operazioni di soccorso e di pronto intervento fuori area, cioè fuori del Mediterraneo. [33]

Per ottemperare a questi doveri sarebbero occorse come minimo 160 000 tonnellate di naviglio, a fronte delle 105 000 tonnellate esistenti nel 1973. Quest'ultima insufficiente aliquota inoltre comprendeva unità prossime alla radiazione, cosicché, anche soltanto per il suo mantenimento, sarebbe stata necessaria la costruzione entro il 1984 di altre 85 000 tonnellate di naviglio.

Con l'assegnazione dei mille miliardi straordinari la Marina poté prevedere nei dieci anni successivi la costruzione dell'incrociatore portaeromobili

---

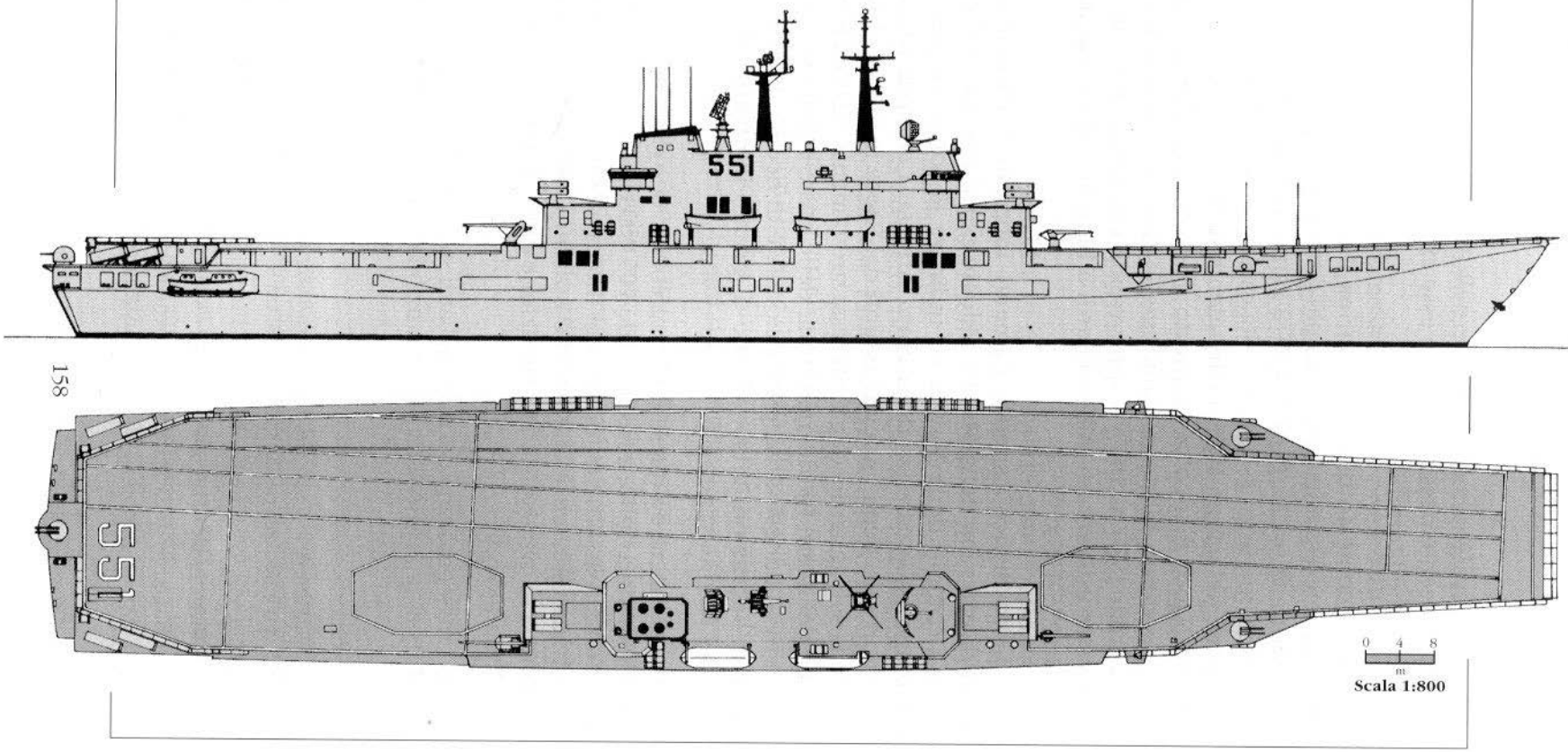
31. Vds. S. Silvestri, *L'uso della forza militare nel Mediterraneo*, Bologna, Il Mulino, 1977. Fu calcolato nell'occasione che tra il 1945 e la fine degli Anni Settanta si erano verificati nell'area mediterranea 102 conflitti armati o rivolgimenti politici.

32. G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, Mondadori, 1989, p. 653-654.

33. Stato Maggiore della Marina, "Prospettive e orientarnenti di massima della Marina Militare per il periodo 1974-1984", in *Rivista Marittima*, aprile 1974.

GIUSEPPE GARIBALDI

Incrociatore portaeromobili della Marina italiana



IL GARIBALDI, LA PRIMA PORTAEROMOBILI DELLA NOSTRA MARINA

CARATTERISTICHE

Dislocamento a.p.c.: 13 850 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 180,2 m
larghezza 23,8 m
larghezza del ponte di volo 33,4 m
immersione 8,2 m

Apparato motore:
4 turbine a gas; 2 eliche
potenza 80 000 hp

Velocità: 30 nodi

Armamento:
4 impianti "Teseo" per missili "Otomat Mk II"; 2 impianti ad 8 celle "Albatros" per missili "Aspide"; VI-40/70; 6 tubi lanciasiluri A.S.; 2 lanciarazzi da 105 mm
12-18 velivoli

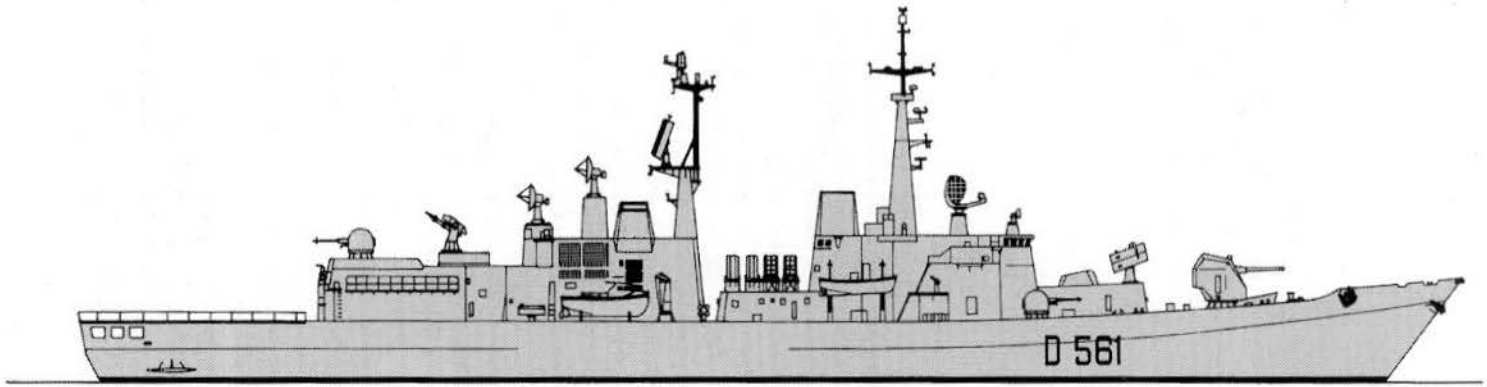
Varo: 4 giugno 1983

Entrata in servizio: 30 settembre 1985

A metà degli anni '70 in diverse Marine militari si iniziò a progettare la costruzione di unità definite incrociatori tuttoponte, poiché alle dimensioni e ai ruoli propri di quel tipo di nave univano un ponte di volo continuo con isola laterale, invertendo il rapporto fino ad allora esistente fra sovrastrutture e spazi dedicati alla manovra degli elicotteri. Unità di questo tipo furono realizzate in Unione Sovietica con la classe "Kiev", in Gran Bretagna con gli "Invincible" e dalla Spagna con la Principe de Asturias. *La grande flessibilità operativa di queste navi è dovuta in gran parte alla possibilità di imbarcare a fianco degli elicotteri da utilizzare nella lotta antisom ed eventualmente anche in funzione antinave e nelle operazioni da sbarco, anche un certo numero di velivoli ad ala fissa a decollo verticale, in grado di svolgere con efficacia missioni di copertura aerea, di contrasto di superficie, di appoggio nelle operazioni anfibie e di guerra al traffico. La Marina italiana, che aveva già realizzato nel settore delle grandi navi portaelicotteri unità d'avanguardia, come la classe "Doria" e il* Vittorio Veneto, *impostò nel 1980 un incrociatore tuttoponte cui venne dato il nome di* Giuseppe Garibaldi, *entrato in servizio nel 1985. La nave è dotata di hangar di 108 metri di lunghezza per 15 di larghezza, alto 6 metri, collegato al ponte di volo con due elevatori che, essendo posizionati a proravia e a poppavia dell'isola non interferiscono con la manovra dei velivoli impegnati in decolli ed appontaggi. Il trampolino prodiero, destinato ad agevolare il decollo corto a pieno carico degli aerei, ha un'inclinazione poco superiore ai 6 gradi. L'apparato motore è del tipo COGAG (Combined Gas and Gas) ed è composto da due coppie di turbine per ogni asse, ognuna in grado di fornire 20 000 hp, ma capace di spunti di 25 000 hp. Gli accoppiamenti delle turbine sono comandati da una centrale di telecomando. Il* Giuseppe Garibaldi *è armato con missili antinave "Otomat", lanciabili dall'impianto "Teseo" e con missili antiaereo "Aspide" utilizzati dal lanciatore "Albatros". Per la difesa antimissile ed antiaerea ravvicinata sono imbarcati tre sistemi "Dardo" con mitragliere da 40 millimetri. La nave, dotata di apparecchiature di scoperta e di guerra elettronica può svolgere il ruolo di sede di comando di formazioni navali. È prevista la costruzione di una seconda unità, che sarà dotata di tutti miglioramenti dettati dall'esperienza compiuta con il* Giuseppe Garibaldi *e che avrà anche la possibilità di essere impiegata in operazioni anfibie.*

LUIGI DURAND DE LA PENNE

Caccia della Marina italiana



0 4 8
m
Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento a p.c.: 5400 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 147,7 m
larghezza 16 m
immersione 6,7 m

Apparato motore:
2 turbine a gas per le andature ad alta velocità
2 motori diesel per le andature di crociera
2 eliche
potenza 55 000 hp + 12 600 hp

Velocità: 32 nodi

Armamento:
1 impianto per missili "Standard MR";
4 impianti binati "Teseo" per missili "Otomat Mk II"; 1 impianto ad 8 celle "Albatros" per missili "Aspide"; I-127/54; III-76/62; 6 tubi lanciasiluri A.S.; 2 lanciarazzi; 2 elicotteri

Varo: 1989

Entrata in servizio: 1992

I PIÙ RECENTI CACCIA ITALIANI

*Il caccia moderno trae le sue origini da un tipo di nave, il cacciatorpediniere, nato alla fine del secolo scorso per combattere la minaccia costituita dal naviglio silurante. Nel corso dei decenni successivi esso dimostrò che la sua alta velocità e le sue dimensioni, idonee anche per operazioni d'altura, gli consentivano di poter svolgere un gran numero di compiti, la lotta antisom, la difesa ravvicinata dei gruppi navali e quel medesimo ruolo silurante per contrastare il quale era stato ideato. Dopo la seconda guerra mondiale il caccia ha subito una nuova decisa evoluzione per rendersi idoneo a svolgere un gran numero di compiti diversi, precedentemente affidati ad altri tipi di unità o nati dall'evoluzione delle tattiche e delle strategie navali. Fra questi la difesa aerea di vaste zone di mare, il contrasto di unità di superficie anche di grosse dimensioni, l'appoggio alle operazioni anfibie, nonché il ruolo di sede di comando di gruppi navali. La Marina italiana impostò i suoi primi caccia di concezione moderna nel 1952 con la classe "Impetuoso", composta di 2 unità entrate in servizio nel 1957. A questi fecero seguito la coppia degli "Impavido" e i 2 "Audace" che sono ancora in servizio dopo essere stati sottoposti negli scorsi anni ad un ciclo di lavori di rimodernamento. Nel 1987 fu impostato il primo di due nuovi caccia, l'*Animoso, *cui fece seguito due anni dopo l'inizio dei lavori una seconda unità battezzata* Ardimentoso. *Nel 1992, poco prima dell'entrata in servizio le due navi hanno ricevuto i nomi di* Luigi Durand de la Penne *e di* Francesco Mimbelli. *Lo scafo e le sovrastrutture di questi caccia sono studiati per ridurre per quanto possibile la segnatura radar e le emissioni di raggi infrarossi. Sono dotati di alette di rollio e di pinne stabilizzatrici. L'apparato motore è del tipo CODOG (Combined Diesel or Gas) ed è composto da 2 turbine a gas della potenza complessiva di 55 000 hp per le alte velocità e da 2 motori diesel da 12 600 hp da utilizzare in navigazione di crociera. Le 2 eliche sono a 5 pale a passo variabile.*

Il caccia Francesco Mimbelli *(foto UDAP)*

Garibaldi, dei due cacciatorpediniere lanciamissili *Animoso* (oggidì ribattezzato *Luigi Durand de la Penne*) ed *Ardimentoso* (oggidì ribattezzato *Francesco Mimbelli*), di otto fregate classe "Maestrale", di una nave d'assalto anfibio, di due sommergibili, di sei aliscafi lanciamissili, di dieci cacciamine, di una nave appoggio, di un'unità di salvataggio e di 24 elicotteri. Con i fondi dei bilanci ordinari furono invece commissionati altri 40 elicotteri, quattro fregate della classe "Lupo", due sommergibili, una seconda nave appoggio, una nave idrografica e varie unità d'uso locale.

Questa legge navale dette quindi ossigeno al nostro apparato marittimo, ma non dobbiamo dimenticare anche i suoi positivi effetti collaterali in termini di posti di lavoro, di acquisizione di tecnologia e di commesse estere. Queste ultime in particolare segnarono un notevole aumento proprio negli Anni Settanta e rilanciarono l'industria italiana nel mondo, facendole rivivere i fasti del passato. [34]

Abbiamo detto che nel programma decennale approvato dal Parlamento era incluso anche l'incrociatore portaeromobili *Garibaldi*, che nel "Libro Bianco" era preannunciato come "unità tuttoponte" in grado di ospitare elicotteri e velivoli V/STOL, cioè a decollo verticale o corto. La cosa non mancò di suscitare una lunga polemica tra Marina e Aeronautica, che fin dalla sua costituzione deteneva l'esclusivo controllo sugli aerei militari ad ala fissa.

La disputa venne fortunatamente risolta a metà degli Anni Ottanta dalla presentazione di un d.d.l. del Ministero della Difesa, da cui nella legislazione successiva scaturì la legge 1° febbraio 1989 n. 36 che consentì finalmente alla Marina di possedere e gestire propri velivoli da combattimento ad ala fissa. Pertanto nel 1992 questa Forza Armata ha potuto acquistare un primo lotto di aerei "Harrier" a decollo corto o verticale, da imbarcare sulla *Garibaldi*, entrata in servizio nel 1985. [35]

---

34. E. Bagnasco - A. Rastelli, *Le costruzioni navali italiane per l'estero: centrotrenta anni di prestigiosa presenza nel mondo*, edizione "Rivista Marittima", Roma, 1991, cfr. soprattutto p. 89-99.

35. Istituto Idrografico della Marina, *Almanacco navale 1990-1991*, cit., p. 369. Da parte loro gli aerei impiegati sul mare per compiti esplorativi ed antisom sono tuttora dotati di equipaggi misti e vengono cogestiti dalle due Forze Armate. Si ricorda che comunque fin dagli Anni Cinquanta la Marina italiana ha fatto addestrare al volo, specialmente negli Stati Uniti, un crescente numero di ufficiali e che dal 1° agosto 1956 essa ha a disposizione propri gruppi elicotteri.

* * * * *

La soluzione data all'annoso problema aeronavale italiano merita un'adeguata analisi storica. Subito dopo la conclusione della guerra delle Falkland-Malvine, che in campo aeronavale mise in evidenza l'alta adattabilità multi-ruolo dei velivoli inglesi a decollo corto o verticale (STO/VL) del tipo "Harrier", crebbe nell'ambito della Marina italiana l'interesse verso una propria componente aerea, dotata di simili apparecchi. Infatti nell'ambito dello S.M.M. venne sottolineato come i pochi "Harrier" britannici avessero ottenuto nei combattimenti aerei (*dogfight*) sulle Falkland ben 31 (in realtà 27) vittorie, delle quali 19 sui più veloci e potenti caccia "Mirage" di costruzione francese e in dotazione all'Aeronautica argentina. Non solo: questo aereo non aveva lamentato alcuna perdita in quei duelli aerei e, pur dimostrandosi un ottimo caccia, continuava a mantenere le sue principali caratteristiche di assaltatore. [36]

Pertanto, mentre si intrecciavano le discussioni e le riunioni che avrebbero portato nel febbraio 1989 alla legge sull'aviazione per la Marina, fin dal novembre 1982 prese forma la decisione dello S.M.M. di basare sugli STO/VL "Harrier" la futura componente aerea del costruendo incrociatore portaeromobili *Garibaldi*. Inizialmente l'interesse per questo velivolo fu rivolto alla versione impiegata dalla Marina britannica e denominata "Sea Harrier" e venne pertanto raccolta su di essa tutta la documentazione possibile, avvalendosi anche dei dati comunicatici direttamente o indirettamente dalla Royal Navy in occasione di una visita alla portaeromobili *Invincible*, protagonista dell'allora recente conflitto anglo-argentino.

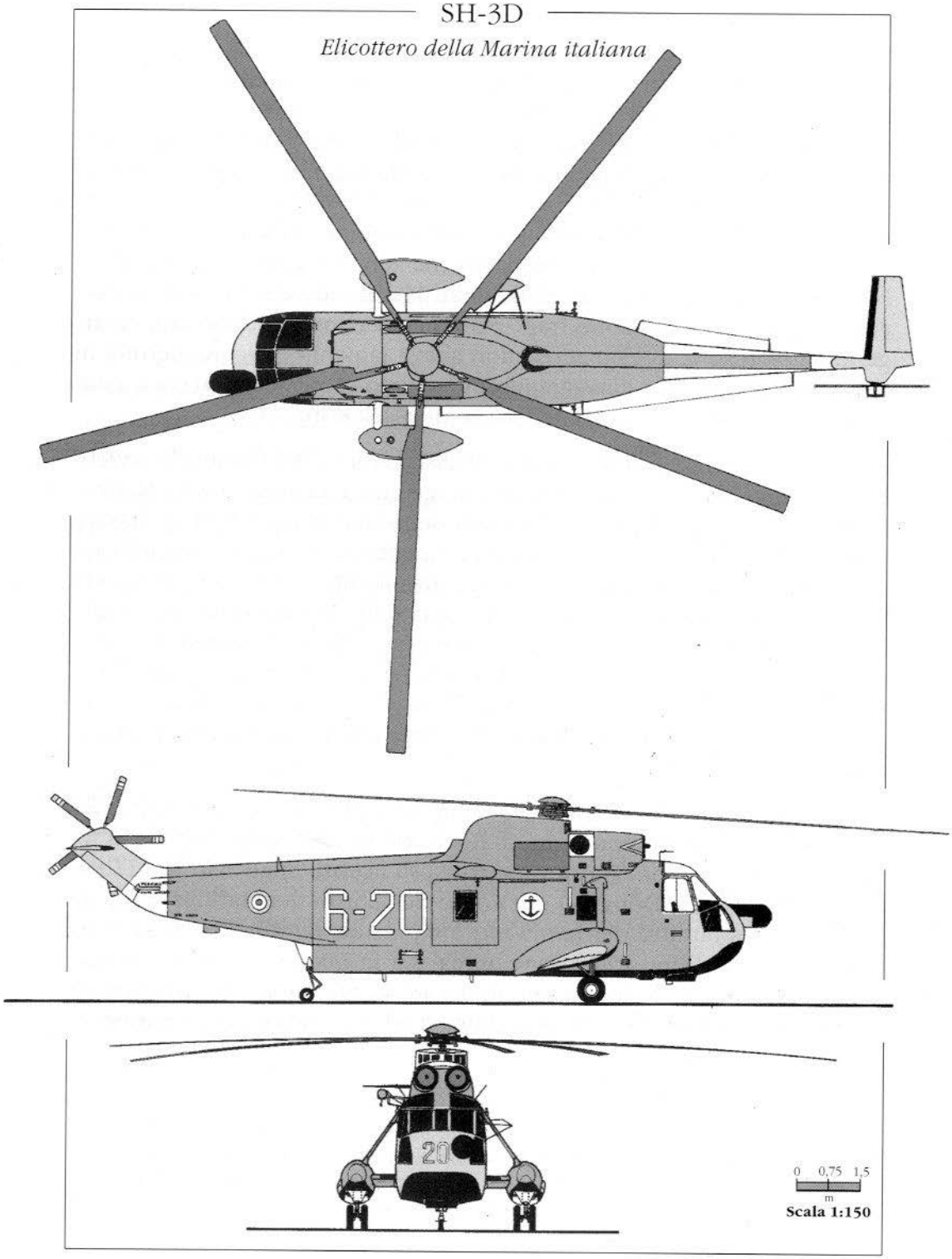
Tuttavia successive valutazioni tecniche, operative, economiche, addestrative e politiche portarono di lì a poco ad un orientamento più favorevole alla versione "Harrier" costruita su licenza negli Stati Uniti (dalla ditta Mc Donnel Douglas) per conto del Corpo dei Marines e siglata AV8B. Ciò soprattutto per le più elevate prestazioni di tale velivolo, sia nella funzione di intercettazione aerea, sia in quella di attacco antinave, in presenza in Mediterraneo di una crescente minaccia costituita da vettori (aerei e navali) di missili antinave che potrebbero pregiudicare, in caso di crisi, la fondamentale difesa dei nostri traffici marittimi.

---

36. Del resto, anche nel corso di prove valutative e comparative condotte negli Stati Uniti, all'"Harrier" britannico vennero riconosciuti sette abbattimenti, contro uno solo attribuito al famoso e per alcuni versi straordinario intercettore bisonico americano F-16.

SH-3D

Elicottero della Marina italiana



SH-3D – ELICOTTERO DELLA MARINA ITALIANA

CARATTERISTICHE

Ditta produttrice:
Costruzioni aeronautiche G. Agusta su licenza della statunitense Sikorsky Aircraft Division della United Aircraft Corporation, Stratford, Connecticut, USA

Dimensioni:
lunghezza 17,75 m
altezza 5,23 m
diametro rotore 18,9 m

Pesi:
a vuoto 5700 kg
massimo al decollo 9300 kg

Motore:
2 turbine General Electric T58-GE-10 potenza 1400 hp l'una

Velocità max: 145 nodi

Autonomia: 550 miglia

Quota di tangenza: 4500 m

Armamento: siluri A.S. e cariche di profondità

Equipaggio: 2 piloti, 2 operatori

Data primo volo del prototipo: 11 marzo 1959

Data dell'entrata in servizio con la Marina italiana: 11 dicembre 1968

Nel 1957 la Marina degli Stati Uniti ordinò alla Sikorsky la costruzione del prototipo di un nuovo elicottero di grosse dimensioni, identificato dalla ditta con la sigla S-61. *La macchina, che aveva grande autonomia, era capace di svolgere missioni di ricerca di sommergibili di notte e con qualsiasi condizione di tempo. Inoltre, grazie al notevole carico bellico trasportato, che poteva raggiungere i 380 chilogrammi, divenne il primo elicottero della Marina degli Stati Uniti con reali capacità* "hunter-killer". *L'*S-61 *ricevette inizialmente la designazione militare* HSS-2, *mutata poi in* SH-3 *nel settembre 1959, e fu battezzato con il soprannome di* "Sea King". *È stato sviluppato in diverse versioni ed è stato ordinato da molte Marine occidentali. La costruzione su licenza è stata intrapresa dalla Mitsubishi, che ne ha realizzati oltre 100 esemplari della variante* SH-3A *per le Forze Armate nipponiche, dalla United Aircraft Corporation of Canada, dalla britannica Westland e dalla italiana Agusta, che ne hanno realizzati numerosissimi esemplari, per lo più della versione* SH-3D, *sia per le Forze Armate dei propri paesi che per l'esportazione.*

La Marina italiana ordinò i primi esemplari di SH-3D *all'Agusta il 16 giugno 1965. Tra il 1969 e il 1975 entrarono in servizio 25 macchine di questo tipo, alcune delle quali dotate di radar APN-196 installato in un radome prodiero di forma cilindrica sporgente dal muso, così come nell'esemplare illustrato. Successivamente sono stati ordinati anche 12 elicotteri della più moderna versione* SH-3H, *sempre prodotta su licenza dall'Agusta, che può essere impiegata non solo nelle tradizionali missioni di ricerca e di caccia ai sommergibili, ma anche contro unità di superficie. Gli* SH-3H *della Marina italiana sono dotati di sonar AQS-18 o AQS-13F e di radar APS-707. L'armamento può essere costituito da cariche di profondità e da 2 o 4 siluri antisommergibile, oppure da 2 missili antinave* "Marte Mk.2", *nel caso che il velivolo venga utilizzato in missione di contrasto ad unità navali. Gli* SH-3 *della Marina italiana dovrebbero essere sostituiti dall'elicottero* EH 101, *coprodotto dall'Agusta e dalla Westland, ma l'ordine inizialmente previsto di 36 esemplari di questa nuova macchina è stato recentemente ridotto a sole 12 unità, il che comporterà il mantenimento in servizio degli* SH-3D *e degli* SH-3H *ancora per alcuni anni.*

In particolare, nel rilevare che le caratteristiche e la consistenza di tali forze aeree e navali mediterranee potenzialmente ostili avrebbero potuto compromettere l'assolvimento dei principali compiti affidati alla Marina militare quando le nostre unità si fossero trovate oltre il raggio d'azione o di tempestivo intervento delle forze aeree nazionali basate a terra, si è reso necessario assicurare, con la componente aerea imbarcata, un adeguato dispositivo di difesa in profondità, capace di neutralizzare i vettori missilistici avversari prima che questi si trovino in condizione di lanciare le loro armi. Inoltre gli "Harrier" del tipo AV8B sono stati ritenuti più attrezzati in campo elettronico, oltre che più idonei ad assicurare un supporto aerotattico ad eventuali operazioni anfibie, seppure di ridotta entità.

Da qui la decisione del 1992 di rivolgersi agli Stati Uniti e non alla Gran Bretagna per l'acquisizione dei primi esemplari di questi rivoluzionari velivoli STO/VL di origine inglese.

* * * * *

A parte le crociere addestrative, che rappresentano una sua costante attività, la Marina italiana, in accordo con le nuove direttive espresse soprattutto nel "Libro Bianco", è stata impiegata anche in operazioni di natura umanitaria ed infine strettamente militari in aree marittime extramediterranee.

Infatti, dopo la missione atlantica di soccorso ai terremotati della cittadina marocchina di Agadir nel 1959 (cui seguì nel Mediterraneo quella agli alluvionati tunisini nel 1973), un ancor più notevole intervento di tal genere si svolse nell'estate del 1979 addirittura nelle acque del Sud Est asiatico. Qui infatti fu inviato l'8° Gruppo navale dell'ammiraglio Agostinelli (incrociatori *Vittorio Veneto* ed *Andrea Doria* e nave rifornimento *Stromboli*) con il compito di collaborare allo sforzo internazionale mirante al recupero del cosiddetto "boat people", cioè di quei profughi vietnamiti fuggiti dalla loro terra, ormai interamente occupata dai comunisti del Nord e che rimanevano spesso in balia dei pirati locali o delle insidie del mare. Le nostre tre navi riuscirono a recuperare tra il 5 luglio e il 20 agosto di quell'anno 902 fuggiaschi ad assisterli ed a trasportarne 891 in Italia, mentre gli altri undici furono sbarcati a Singapore. [37]

Da allora in poi la comunità internazionale cominciò a richiedere sempre più spesso l'ausilio della Marina italiana in operazioni di sostegno

37. A. Brauzzi, "L'operazione di soccorso dell'8° Gruppo Navale nel Sud Est asiatico", in *Rivista Marittima*, novembre 1979.

all'attività umanitaria dell'ONU nelle diverse aree dilaniate da guerre civili o da conflitti etnici e politici. Così nel 1982 furono richiesti alle nostre navi ben tre interventi in altrettante zone del Medio Oriente interessate al perdurante confronto tra arabi ed israeliani.

Si concretizzarono pertanto le missioni di sminamento nel canale di Suez e nel Mar Rosso, rese insidiose dalla segreta posa di ordigni subacquei da parte dei libici, quelle di pattugliamento degli stretti di Tiran e quelle di trasporto e sostegno di un nostro contingente nel Libano, nell'ambito della "Forza Multinazionale" incaricata di pacificare quello sfortunato Paese minacciato di spartizione tra arabi ed israeliani, dopo l'accennata invasione di questi ultimi e gli accertati eccidi in alcuni "campi profughi" palestinesi.

Quest'ultima operazione, integrata poi nel 1984 da una seconda missione italiana che prese il nome di "Libano 2", aveva il compito di proteggere la popolazione locale dallo sterminio e di ristabilire, anche con le armi, l'autorità del legittimo Governo libanese del cristiano Amin Gemayel, come purtroppo si è presto dimenticato, ma come rimane scritto negli accordi internazionali, pubblicati oltre tutto nella nostra "Gazzetta Ufficiale". [38]

Sfortunatamente gli intrighi della diplomazia non permisero che tale compito fosse portato a termine, nonostante la "Forza Multinazionale" si fosse adoperata al meglio, subendo anche perdite considerevoli, soprattutto tra le truppe americane e francesi. Al momento del ritiro dei contingenti multinazionali quindi il Libano è rimasto una "terra di nessuno", dilaniato dalle lotte sempre cruente tra fazioni musulmane rivali ed è oggi di fatto diviso in una zona settentrionale dominata dai siriani ed in una "fascia di sicurezza" meridionale presidiata da milizie cristiane filoisraeliane. Le trame politiche che hanno segnato il fallimento di tale impresa anche umanitaria non possono comunque far dimenticare il paziente impegno dei nostri soldati e dei nostri marinai, ivi compresi i componenti del Battaglione *San Marco*.

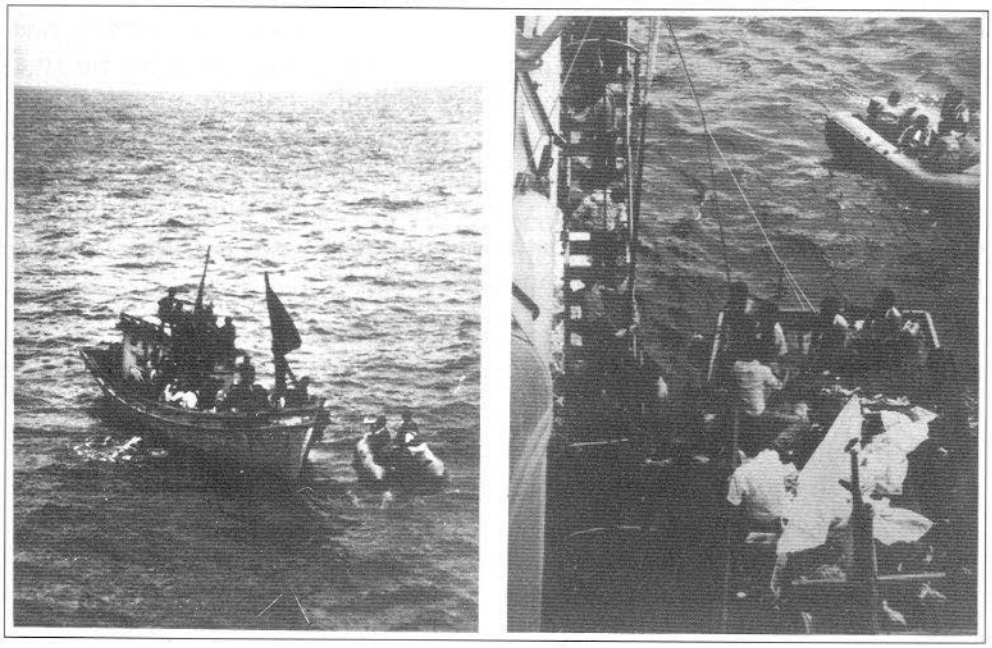
Il riaccendersi delle tensioni in Medio Oriente dette origine ad una nuova ondata di terrorismo internazionale, di cui fecero innanzi tutto le spese i passeggeri della nave da crociera italiana *Achille Lauro*, catturata

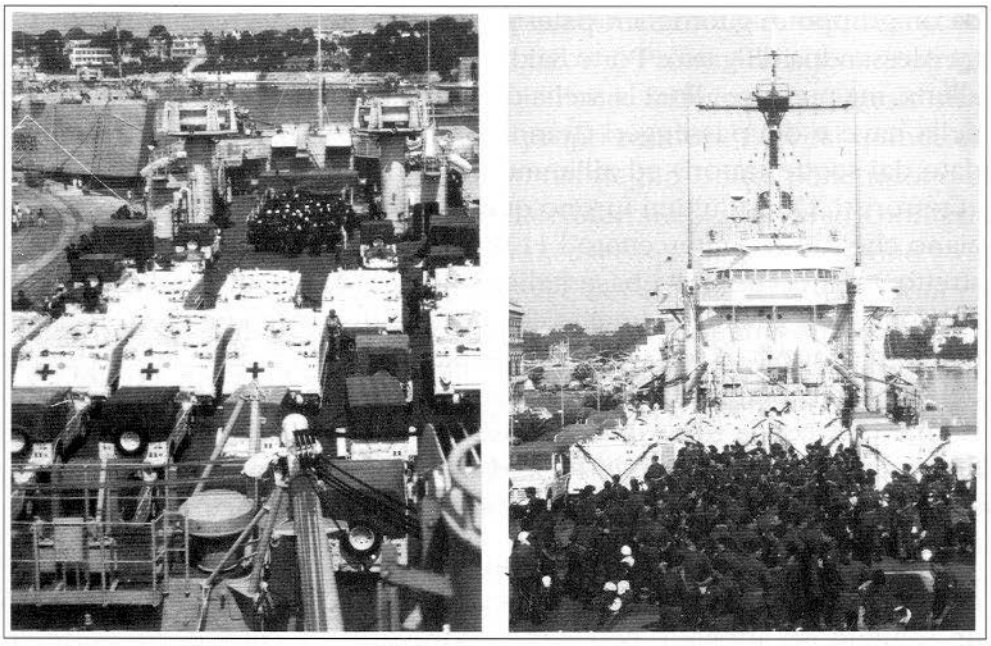
---

38. Leggi n. 969 e n. 970 del 29 dicembre 1982 ed annessi testi in francese ed in italiano del trattato tra la Repubblica italiana e la Repubblica libanese del 18 e 19 agosto e del 29 settembre 1982, il tutto pubblicato nel Supplemento Ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 7 dell'8 gennaio 1983.

Sopra: *1973 – Soccorsi agli alluvionati tunisini trasportati da unità della M.M. italiana*

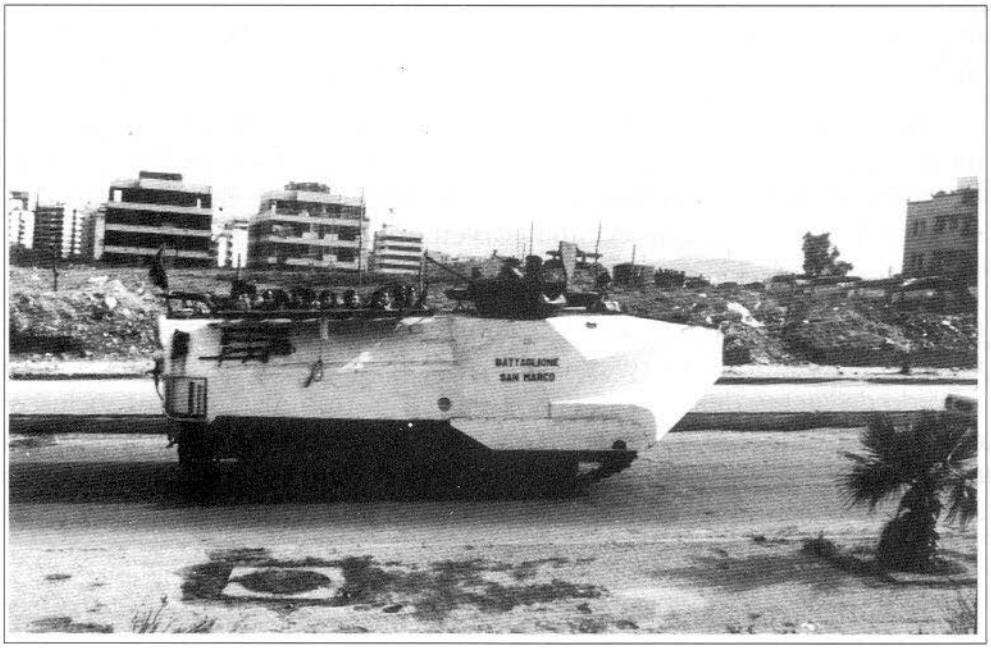
Sotto: *Immagini dell'intervento della Marina Militare nelle acque del Sud Est asiatico in soccorso del "boat people" in fuga dal Vietnam*





Sopra: *I bersaglieri del contingente italiano in Libano a bordo di nave* Grado *durante l'operazione denominata "Libano Uno" – Mezzi blindati e cingolati imbarcati*

Sotto: *Un mezzo anfibio del Battaglione* S. Marco, *in pattugliamento a Beirut*



da un gruppo di guerriglieri palestinesi l'8 ottobre 1985 mentre navigava tra Alessandria d'Egitto e Porto Said. La Marina italiana fu messa in stato di allerta, ma prevalse allora la scelta delle trattative, che portarono al rilascio della nave e dei passeggeri (tranne uno di nazionalità americana trucidato dai sequestratori) ed all'immunità garantita dal Governo del Cairo ai terroristi. Questi ultimi furono quindi imbarcati su un aereo civile egiziano che fu però intercettato l'11 ottobre da aviogetti statunitensi e costretto ad atterrare nella base italiana di Sigonella. Qui si vissero ore di tensione, con gli americani che chiedevano di mantenere i terroristi sotto il loro controllo e con i nostri carabinieri che, per ordine del Presidente del Consiglio Bettino Craxi, pretesero ed ottennero alla fine la loro custodia. La vicenda finì subito in modo inquietante, cioè con quella che fu definita una "rocambolesca fuga" dall'Italia del capo terrorista Abu Nidal, su cui si è steso troppo presto un pietoso velo di silenzio. [39]

Forti della loro precedente impunità, i terroristi palestinesi tornarono di lì a poco a colpire l'Italia, eseguendo il 17 dicembre di quel 1985 un sanguinoso attentato nell'aerostazione di Fiumicino, in cui perirono anche alcuni cittadini americani. Di conseguenza il presidente Reagan, dopo aver avuto le prove che i terroristi erano appoggiati dal leader libico Gheddafi, ordinò minacciose manovre navali della Sesta Flotta al limite delle acque territoriali della Tripolitania e della Cirenaica. A queste misure la Libia rispose il 24 marzo 1986 con un fallito lancio di missili in direzione di aerei statunitensi in esplorazione e con un tentato attacco di superficie da parte di due motovedette, subito intercettate e affondate dai velivoli delle portaerei *America* e *Saratoga*.

Nella notte scattò poi la rappresaglia americana sotto forma di distruttive incursioni dal cielo contro alcune basi radar e missilistiche libiche, mentre durante la giornata seguente la Marina del colonnello Gheddafi perse altre due motovedette ed una corvetta di costruzione italiana.

Questo grave incidente terminò quindi con una severa lezione per il colonnello Gheddafi, che però non mise termine al suo appoggio al terrorismo islamico, resosi responsabile il 2 aprile successivo della bomba a bordo dell'aereo della TWA Roma-Atene-Cairo (fortunatamente conclusosi con la morte di sole quattro persone) ed il 5 aprile di un attentato alla discoteca "La Belle" di Berlino Ovest, in cui perì un soldato americano ed una ragazza turca, mentre i feriti furono una sessantina.

---

39. Per un commento della vicenda cfr. *Il Giornale Nuovo* di Milano del 15 ottobre 1985.

Avute le prove della rinnovata implicazione libica, scattò una seconda rappresaglia statunitense, concordata con il Primo Ministro britannico, signora Thatcher, mentre i Governi italiano, francese e spagnolo rifiutarono agli americani il sorvolo dei propri territori. Fu cosi quindi che sedici bombardieri "F. 111", decollati dal Regno Unito, penetrarono alle prime ore del 15 aprile 1986 nel Mediterraneo attraverso Gibilterra, dopo un lungo periplo delle coste francesi e spagnole, si unirono a dodici velivoli delle portaerei statunitensi e bersagliarono installazioni militari presso Tripoli e Bengasi. Un "F. 111" non rientrò alla base ed in quello stesso pomeriggio la Libia lanciò due missili "Scud" contro la nostra isola di Lampedusa, senza causare fortunatamente alcun danno. [40]

Questo atto di rivalsa del tutto simbolico, seppure grave, non determinò alcuna reazione da parte dell'Italia, dove pure furono messe in allarme le Forze Armate, mentre il generale atteggiamento del governo Craxi, che nell'occasione disapprovò il raid americano su Tripoli e Bengasi, fu variamente commentato, anche con toni acri. [41]

Intanto nel settembre 1980 era iniziato nel Golfo Persico un conflitto di confine tra due Paesi musulmani, cioè tra l'integralista Iran dell'ayatollah Khomeini ed il più laico Irak di Saddam Hussein. Questa guerra, terminata solo nel luglio 1988 con l'accettazione del "cessate il fuoco" imposto dalle Nazioni Unite, era stata di poco preceduta nell'aprile 1980 dal fallito tentativo militare americano di liberare la settantina di ostaggi dell'ambasciata USA a Teheran, catturati il 4 novembre 1979 da manifestanti supportati dal regime iraniano, in spregio alle norme internazionali. [42]

---

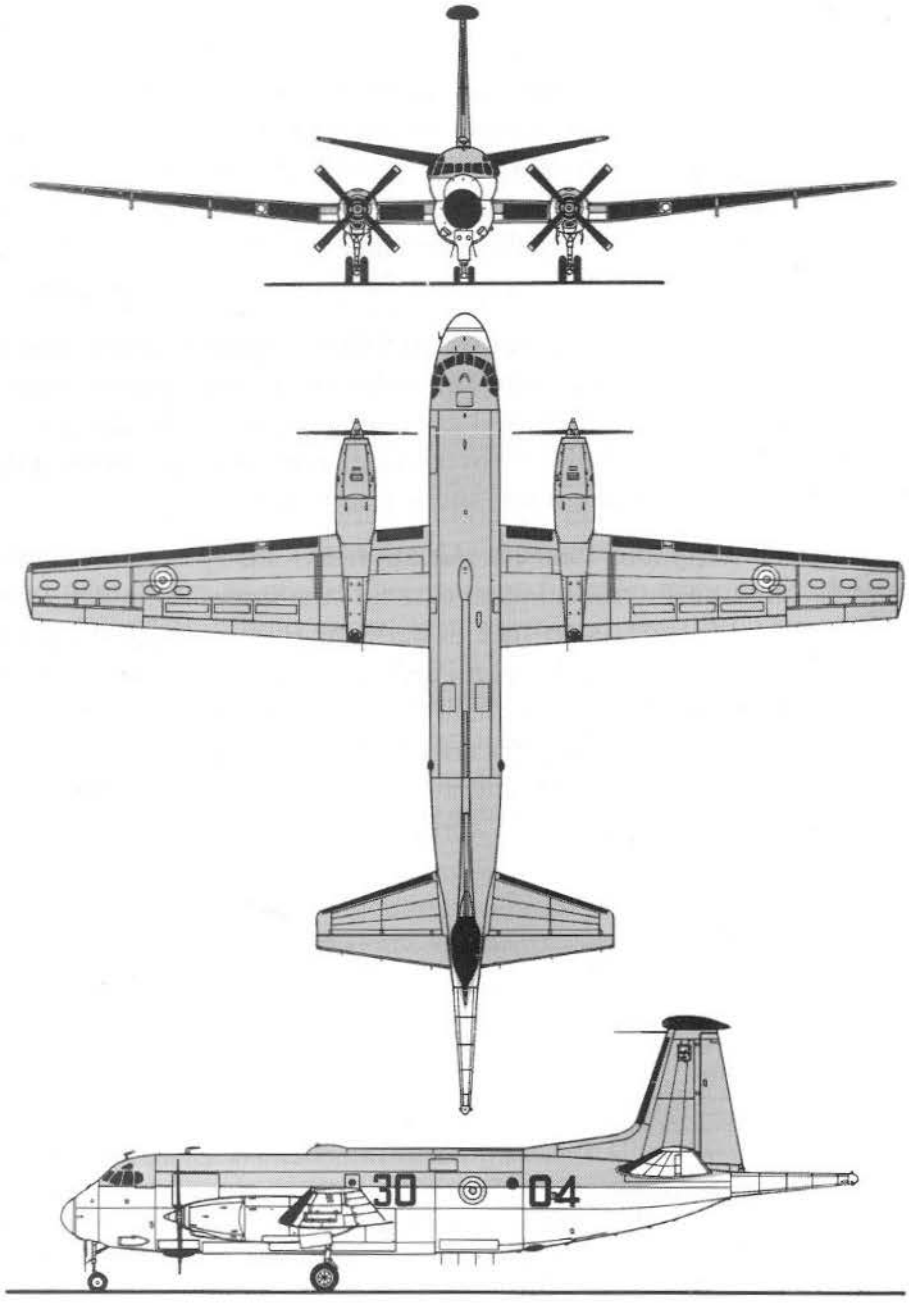
40. Cfr. *Rivista Italiana Difesa (RID)* luglio-agosto 1986; p. 17-30 ed il quotidiano *La Repubblica* del 16 aprile 1986.

41 Cfr. l'articolo di Giorgio Bocca, "Io sol combatterò", su *La Repubblica* del 19 aprile 1986.

42. Dopo la vittoria degli integralisti islamici, che avevano rovesciato lo Scià nel gennaio 1979, la politica estera dell'Iran era divenuta progressivamente antiamericana, fino a determinare l'accennata irruzione nell'ambasciata statunitense. Dopo vane trattative, il presidente democratico Carter decise di liberare con la forza gli ostaggi, ma l'azione dei commandos USA fallì il 24 aprile 1980, a causa di avarie agli elicotteri trasportatori e di una tempesta di sabbia. Nel gennaio 1981 comunque Washington e Teheran raggiunsero un accordo, in base al quale gli ostaggi americani furono liberati dopo 444 giorni di illegale prigionia. Cfr. M.A. Palmer, *On course to "Desert Storm". The United States Navy and the Persian Gulf*, D.C. Washington, Naval Historical Center, Department of the Navy, 1992, p. 93-99.

BR. 1150 "ATLANTIC"

Aereo antisom della Marina italiana



0 1,5 3
m
Scala 1:300

BR. 1150 "ATLANTIC" – AEREO ANTISOM DELL'AERONAUTICA ITALIANA

CARATTERISTICHE

Ditta produttrice:
Bréguet (Francia)

Dimensioni:
lunghezza 31,75 m
altezza 11,33 m
apertura alare 36,3 m
superficie alare 120,34 m²

Pesi:
a vuoto 24 840 kg
massimo al decollo 43 500 kg

Motori:
2 turboelica Rolls-Royce/SNECMA "Tyne" RTy.20 Mk.21
potenza 6106 hp

Velocità max: 355 nodi

Autonomia: 9708 miglia

Quota di tangenza: 10 000 m

Armamento:
bombe, cariche di profondità, razzi HVAR, siluri nel vano ventrale di fusoliera
missili antinave nei punti di attacco subalari

Equipaggio:
2 piloti, 1 coordinatore tattico, 1 navigatore, 6 operatori e 2 osservatori + un eventuale secondo equipaggio completo nel caso di missioni di lunga durata

Data primo volo del prototipo: 21 ottobre 1961

Data dell'entrata in servizio con l'Aeronautica italiana: giugno 1972

Nel 1958 l'organismo della NATO incaricato dello sviluppo dei nuovi armamenti indirizzò alle industrie aeronautiche le specifiche per un nuovo aereo antisom destinato a sostituire i Lockheed PV2 "Neptune". *Dal concorso emerse vincitore il progetto della Bréguet, siglato* Br. 1150 *e battezzato* "Atlantic". *Per la produzione venne formato un consorzio tra l'olandese Fokker, la tedesca Dornier, il gruppo belga APAB e le industrie francesi Sud Aviation e Hispano, coordinato dalla Bréguet. L'aereo venne ordinato però solo dall'aeronautica francese e da quella tedesca, mentre le altre aviazioni interessate si indirizzarono verso soluzioni nazionali, come la Gran Bretagna, oppure adottarono velivoli statunitensi quali il* Lockheed P3 "Orion". *Nel 1968, quando la produzione dei velivoli era quasi giunta al termine arrivarono gli ordini per 9 velivoli della Marina olandese e, pochi mesi dopo, quello per 18 macchine da parte dell'Italia. L'aereo sostituì gli anziani* Grumman S2F "Tracker" *andando ad armare il 41esimo e il 30esimo stormo, ricostituito l'1 gennaio 1972 a Cagliari sulla nuova macchina. L'* "Atlantic" *trasporta l'armamento antisom di caduta, costituito da razzi, bombe o siluri, nel vano inferiore di fusoliera, mentre altri armamenti, fra cui missili antinave, possono essere sistemati sui piloni subalari. La dotazione elettronica comprende boe idrofoniche, alloggiate nel vano ventrale, un radar con antenna retrattile all'interno della parte anteriore della fusoliera, un rivelatore di anomalie magnetiche in coda e un apparato per contromisure elettroniche sulla sommità della deriva. Inoltre è imbarcato un apparato "sniffer" capace di rivelare la presenza di particelle di combustione generate dagli scarichi dei motori diesel dei sommergibili. Esiste infine un visualizzatore della situazione tattica che copre un quadrato di più di 20 chilometri di lato. Gli* "Atlantics" *sono stati recentemente sottoposti ad un programma di ammodernamento delle apparecchiature di bordo.*

Il trittico illustra un esemplare del 30esimo stormo Antisom basato sull'aeroporto di Cagliari Elmas.

Esisteva pertanto in tutto l'Occidente il forte timore che l'integralista Iran potesse costituire più dell'Irak un pericolo per la sicurezza della principale via del petrolio, che proprio dal Golfo Persico prende origine. Ecco quindi spiegati i motivi che indussero l'Europa, gli Stati Uniti e la stessa Unione Sovietica ad intervenire come "supervisori" e "poliziotti" nella guerra scoppiata in quella delicata area ed a sostenere di preferenza l'irakeno Saddam Hussein. [43]

La motivazione ufficiale di tale intervento occidentale nel Golfo Persico fu quello di salvaguardare localmente la "libera navigazione", bonificando nel contempo quelle acque dalle mine disseminate prevalentemente dagli iraniani. Si trattò quindi di una grande operazione navale, cui parteciparono inizialmente le Marine americana, britannica e sovietica e poi altre Marine occidentali, tra cui quella italiana che per la prima volta dopo il secondo conflitto mondiale fu impiegata in zona di guerra.

5. L'operazione "Golfo Uno"

L'accettazione italiana degli inviti di collaborazione provenienti in tal senso dagli Stati Uniti – soprattutto dopo la risoluzione 598 dell'ONU, che il 20 luglio 1987 aveva inutilmente invitato Irak ed Iran a deporre le armi – avvenne al termine di numerosi e accesi dibattiti interni e dopo che nella notte tra il 2 e il 3 settembre 1987 una nostra nave mercantile, la *Jolly Rubino*, era stata attaccata da motovedette iraniane, che provocarono danni e feriti a bordo.

A Roma si temeva inizialmente di incrinare i buoni rapporti instaurati con l'Iran, soprattutto a livello commerciale, preoccupazioni che si ridussero dopo che l'incidente della *Jolly Rubino* ci fornì una buona occasione per l'intervento. Bisogna anche ricordare al proposito che il 20 agosto il Consiglio della UEO aveva confermato l'appoggio dell'Europa occidentale alla risoluzione dell'ONU e che tre giorni dopo anche la Lega Araba aveva minacciato sanzioni sull'Iran se Teheran non avesse accettato entro il 20 settembre la risoluzione delle Nazioni Unite.

Pertanto il 15 settembre 1987 salparono da Taranto e da Augusta per il Golfo Persico otto unità italiane, riunite nel 18° Gruppo Navale al

---

43. Anche l'Unione Sovietica, pur sempre in competizione con l'Occidente, temeva l'Iran di Khomeini, a causa non solo dei confini in comune, ma dell'esistenza nel proprio territorio di grandi masse di musulmani praticanti.

comando dell'ammiraglio Angelo Mariani e destinate poi ad avvicendamenti nel corso dei quindici mesi e mezzo di attività. Facevano inizialmente parte del Gruppo le fregate *Grecale*, *Perseo* e *Scirocco*, i cacciamine *Milazzo*, *Sapri* e *Vieste* e le navi appoggio *Anteo* e *Vesuvio*. Nell'insieme però, considerando gli avvicendamenti, furono impiegate nell'operazione "Golfo Uno" 11 fregate, 6 cacciamine, 3 navi ausiliarie e 18 elicotteri, oltre a 3300 uomini.

Si deve anche considerare l'impegnativa assistenza logistica e tecnica, che coinvolse l'intero apparato della Marina militare in uno sforzo svolto al di fuori del contesto dell'Alleanza Atlantica, nonché il benevolo atteggiamento mantenuto dalle autorità locali – in particolare degli Emirati Arabi Uniti e dell'Oman – nel soddisfare, attraverso procedure concordate con il Comando del Gruppo Navale, le esigenze di ancoraggio e di sosta in porto delle unità in zona di operazioni.

I compiti del 18° Gruppo Navale contemplavano la protezione delle nostre navi mercantili nell'area considerata e la concomitante opera di sminamento di quelle pericolose acque, salvo restando il diritto di autodifesa sia in caso di aggressione sia *in vista* di comportamenti manifestatamente ostili, cioè rilevabili ancor prima dell'eventuale apertura di fuoco da parte dell'aggressore. [44]

Quest'ultima accortezza, adottata via via da tutte le Marine presenti nel Golfo, era stata resa necessaria dopo il grave incidente del 17 maggio, quando un aereo irakeno aveva colpito con due missili "Exocet AM.39" (sembra per errore) la fregata americana *Stark*, procurando la morte di 37 marinai e feroci incendi sulle sovrastrutture in lega leggera della nave. [45]

Comunque sia, le minacce più rilevanti non sembravano essere i velivoli dei due contendenti, ma le mine e i veloci motoscafi dei cosiddetti "pasdaran" iraniani, o guardiani della rivoluzione khomeinista, che avevano

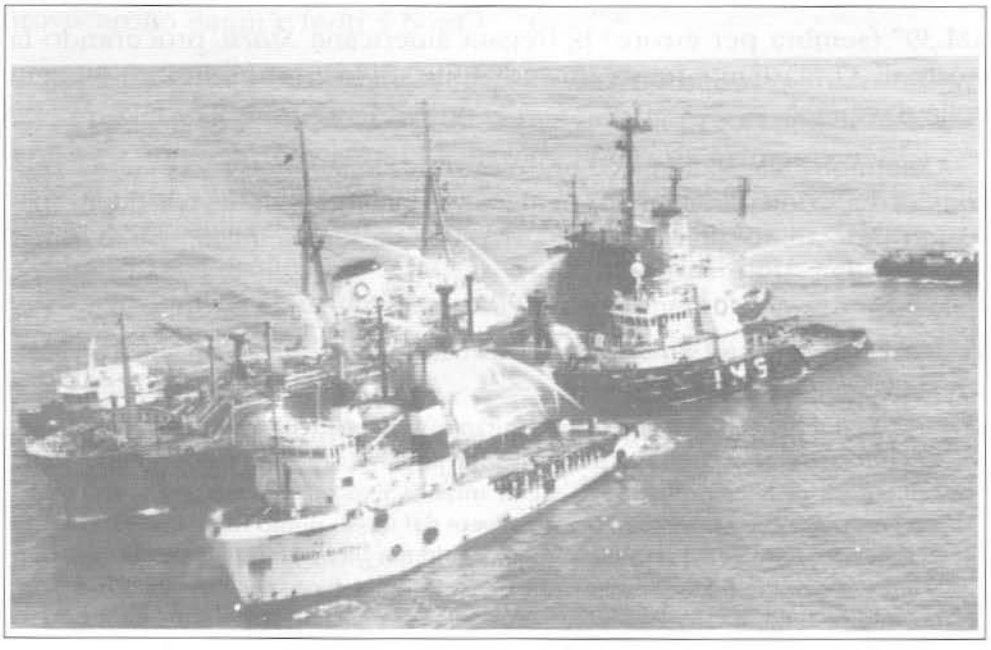
---

44. Il diritto di autodifesa è universalmente riconosciuto ed è oltre tutto sancito dall'art. 51 della Carta delle Nazioni Unite.

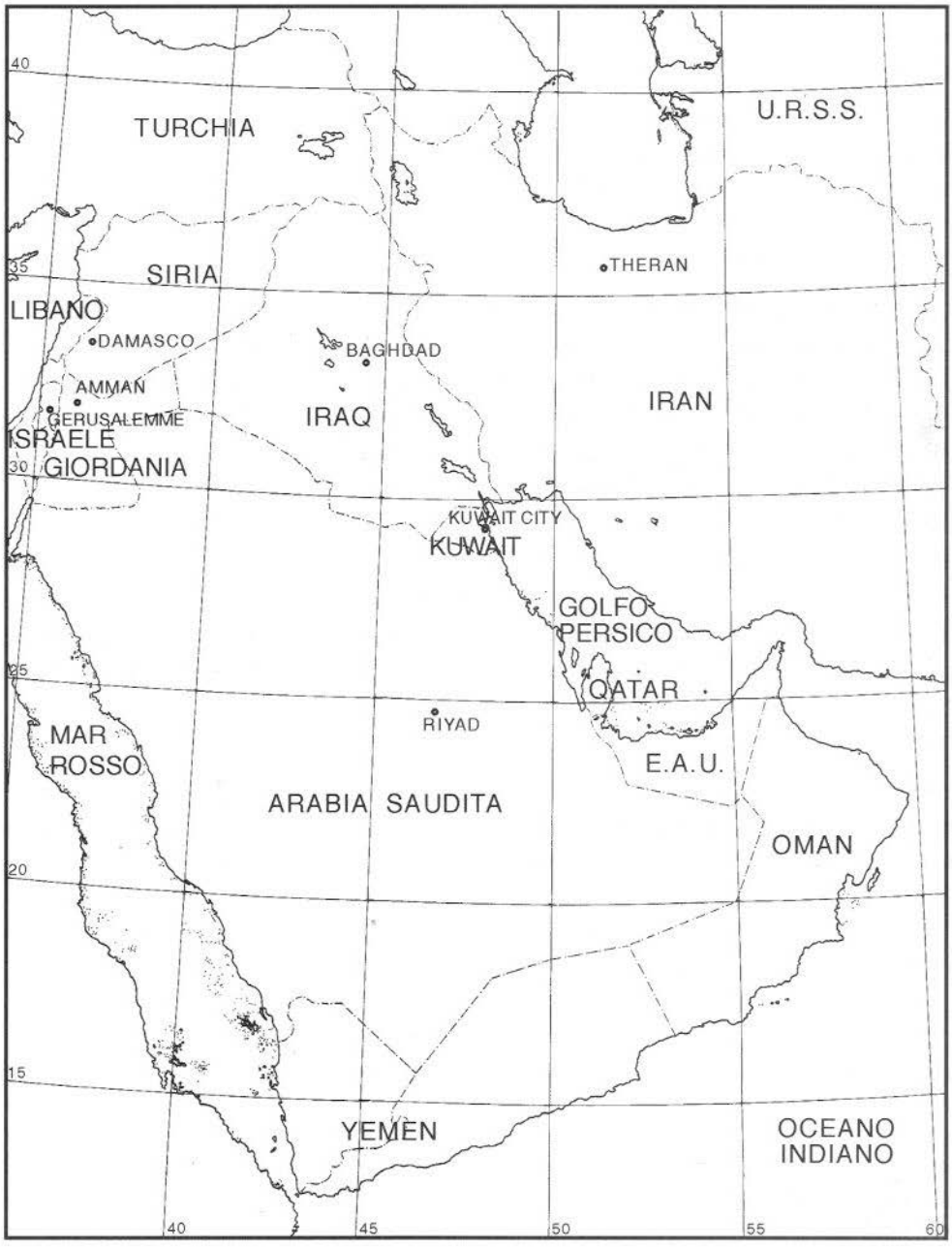
45. La cosa non mancò di far ricordare in Gran Bretagna, con una punta di malizia, le critiche rivolte dagli statunitensi alla Royal Navy durante la guerra delle Falkland, per aver esposto agli stessi missili "Exocet" (questa volta argentini) navi costruite estesamente in leghe leggere dal basso punto di fusione; il che poi non era del tutto vero, avendo ad esempio lo *Sheffield* (uno di quei bersagli della guerra delle Falkland) sovrastrutture in buon acciaio. Cfr. *Rivista Marittima*, novembre 1987, p. 105.

Sopra: *La fregata* Espero *del 18° Gruppo Navale, scorta la portacontainer* Merzario Italia, *tutti gli uomini sono al posto di combattimento, non appare nessuno in coperta tranne l'armamento della unità "Oerukoa" da 20 mm imbarcata per contrastare eventuali attacchi dei barchini dei Pasdaran*

Sotto: *Un mercantile colpito dai razzi dei "Pasdaran" viene assistito da rimorchiatori e mezzi antincendio*



GOLFO PERSICO



0 100 200
km

Scala 1:20 000 000

acquisito un'indipendenza operativa dalla Marina del loro Paese ed agivano in disprezzo delle leggi internazionali. Queste imbarcazioni infatti solevano attaccare inermi petroliere occidentali con metodi terroristici, bersagliandole con armi a razzo portatili, al probabile scopo di internazionalizzare quel conflitto bilaterale e trarne quei vantaggi che gli iraniani non si dimostravano capaci di ottenere sul campo.

Di fronte a questi metodi e ad altri precedenti esempi di aggressività dell'integralismo islamico di ispirazione khomeinista, cui stava opponendosi con le armi Saddam Hussein, non ci si deve stupire se l'Occidente e soprattutto gli Stati Uniti abbiano assunto a poco a poco un atteggiamento filo-irakeno, che contemplò anche segrete forniture di armi. [46]

Nell'espletamento della sua missione il 18° Gruppo Navale non incontrò particolari difficoltà. Del resto le navi mercantili battenti bandiera italiana contemporaneamente presenti nel Golfo non superavano di solito le tre unità e ciò consentiva di scortarle ad una ad una con almeno una fregata. Nei rari casi invece in cui si rivelava più elevata la concomitante presenza di nostri mercantili si ricorse, quando possibile, alla formazione di piccoli convogli, oppure ad una forma di scorta indiretta a più largo raggio, localizzata nelle zone di più probabile minaccia.

Comunque sia, la buona riuscita della missione fu dovuta al rigore delle misure adottate dal Comando del Gruppo Navale per assicurare le più ampie condizioni di sicurezza ai mercantili di Bandiera durante l'intera loro permanenza nelle acque del Golfo, nonché alla serena collaborazione tra i comandanti militari e quelli mercantili. [47]

Positivi furono anche i risultati delle esercitazioni effettuate durante la navigazione di trasferimento del 18° Gruppo Navale, che riguardarono soprattutto le misure reattive contro lanci di missili antinave e contro attacchi aerei e che confermarono nel 2° grado di approntamento l'assetto preferibile durante la missione, con ricorso al 1° grado in previsione di offesa improvvisa e proditoria.

---

46. Del resto a scandalizzarsi sono stati e sono sempre e soltanto quegli identificabili "mass media" per i quali gli americani sbagliano sempre, sia a non intervenire in Bosnia e in Ruanda, sia ad intervenire nel Golfo, in Somalia o contro qualche dittatorello centro-americano. A questo proposito ricordiamo ai molti smemorati commentatori che gli Stati Uniti acquistano dai Paesi del Golfo Persico solo il 15% del petrolio ad essi necessario e che è invece proprio l'Europa che ricava da questa zona la sua indispensabile linfa vitale, cioè ben il 50% del suo fabbisogno energetico.

47. A. Brauzzi, "Operazione Golfo: primo ciclo", in *Rivista Marittima*, marzo 1988.

Le statistiche riassuntive dell'attività del 18° Gruppo Navale nel Golfo Persico parlano di 290 operazioni di scorta diretta a mercantili nazionali e di 22 missioni di contromisure mine, durante le quali furono investigati 310 contatti subacquei, con la conseguente distruzione di tre mine e la rimozione di due ancoraggi di tali armi. [48]

L'attività complessiva vide la percorrenza di 340 000 miglia nautiche per 46 000 ore di navigazione – oltre a 2700 ore di volo degli elicotteri imbarcati – durante le quali furono tra l'altro scortate ottantadue navi mercantili nazionali, senza rimanere implicati nei pur frequenti incidenti coinvolgenti Marine occidentali. Eppure questi ultimi furono piuttosto numerosi ed alcuni di essi meritano di essere ricordati. [49]

Il 21 settembre 1987, dopo alcuni attacchi di barchini "pasdaran" contro petroliere neutrali, due elicotteri americani avvistarono e bersagliarono con razzi il mezzo anfibio iraniano *Ira Ajr* in procinto di posare alcune mine e che alla fine fu catturato. L'8 ottobre seguente altri due elicotteri USA, dopo essere stati inutilmente presi di mira da tre barchini "pasdaran", reagirono affondandone uno e catturando gli altri due. Il 19 ottobre, per rappresaglia contro il danneggiamento di una petroliera battente la bandiera a stelle e strisce, quattro cacciatorpediniere statunitensi distrussero a cannonate la base dei "pasdaran" di Rasadat e la piattaforma petrolifera iraniana di Rostam. Infine il 18 dicembre la petroliera norvegese *Happy Karj*, attaccata da unità iraniane nello stretto di Hormuz, venne soccorsa dalla nostra fregata *Zeffiro*, appena in arrivo nel Golfo Persico in missione di avvicendamento. [50]

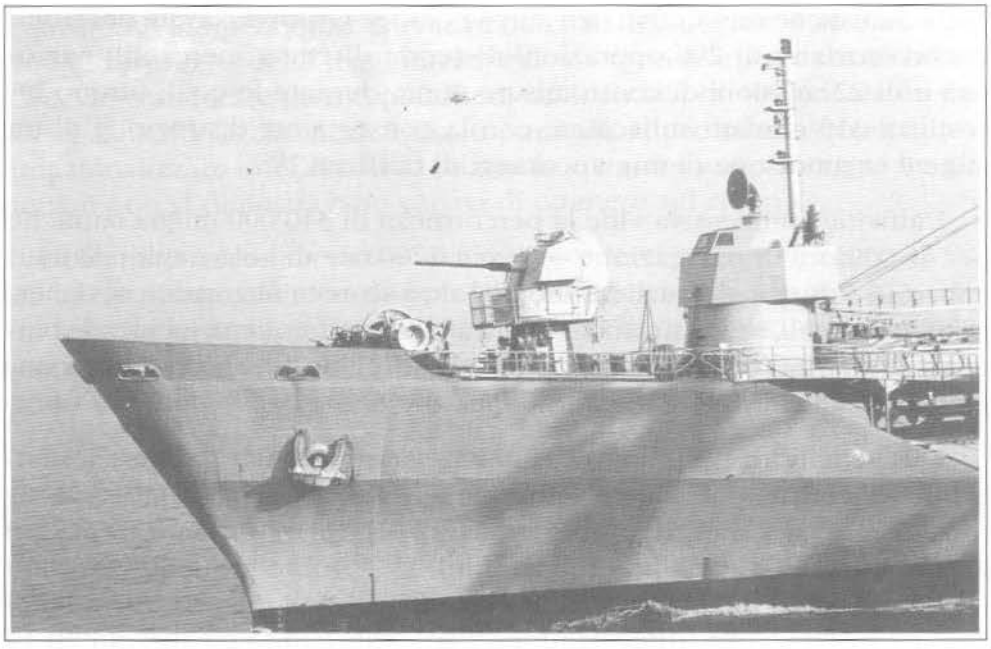
L'operazione "Golfo Uno" terminò ufficialmente il 31 gennaio 1988 e nel bilancio generale è doveroso riconoscere che essa, oltre ad aver rappresentato una prestigiosa missione di collaborazione alla tutela del

---

48. Cfr. *Notiziario della Marina*, gennaio 1989.

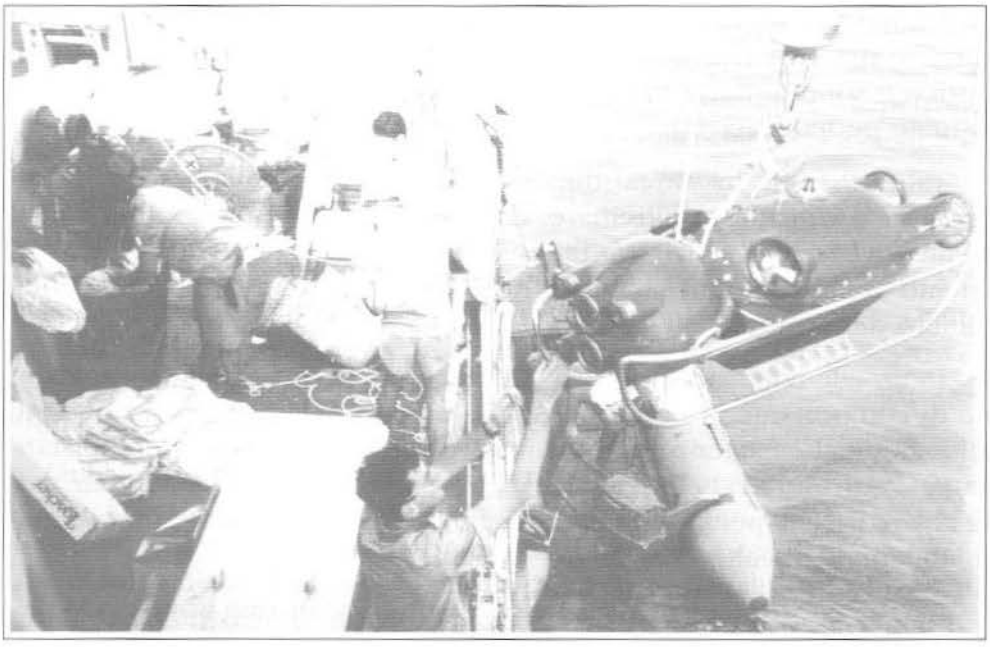
49. In tutto 125 navi mercantili non scortate furono attaccate nelle acque del Golfo Persico dalle forze dei due Paesi belligeranti e in massima parte dalle piccole e veloci imbarcazioni dei "pasdaran" iraniani. Di questi incidenti circa 60 avvennero in prossimità dell'area in cui operavano le unita italiane e 45 di essi durante le missioni di scorta a mercantili nazionali.

50. Il 19 novembre 1987 salparono da La Spezia la fregata *Libeccio* e il 20 e 29 novembre mossero da Taranto le fregate *Lupo* e *Zeffiro* per sostituire in zona d'operazioni le tre fregate *Grecale*, *Perseo* e *Scirocco*. Infine il 15 febbraio 1988 lasciò Taranto la nave appoggio *Stromboli* ed il 16 agosto seguente il 18° Gruppo Navale passò al comando del C.V. Mario Buracchia, in seguito a nuova destinazione dell'ammiraglio Mariani.



Sopra: *La prora del rifornitore di squadra* Stromboli *che dal 15 febbraio 1988 sostituì la gemella* Vesuvio *nella missione nel Golfo Persico*

Sotto: *La plancia della fregata* Zeffiro *durante il posto di combattimento*



Sopra: *Un cacciamine mette a mare un veicolo subacqueo filoguidato "Pluto"*

Sotto: *Il cacciamine* Vieste *in zona di operazione*

diritto internazionale, si è rivelata per la Marina militare un'ottima occasione atta a sperimentare l'affidabilità del materiale e dell'apparato logistico e soprattutto la rispondenza del personale in situazioni di consistente pericolosità.

Tale missione ha altresì dimostrato la capacità della Marina di approntare e ridislocare oltremare, con brevissimo preavviso, una consistente forza navale, che oltretutto non è incorsa in alcun incidente in un bacino di ristrette dimensioni nel quale operavano numerosissime unità militari e mercantili.

In un tale contesto sono risultate degne di nota sia l'oculata selezione di comportamenti non escalatori e di regole d'ingaggio rispondenti alle antitetiche esigenze di massima sicurezza e di assoluta equidistanza nei confronti dei belligeranti, sia la validità delle tattiche adottate dalle nostre fregate per la scorta diretta e indiretta ai mercantili, riprese gradualmente dalle altre Marine occidentali.

Quella del 18° Gruppo Navale è stata in conclusione non solo la prima vera occasione per valutare l'affidabilità del nostro strumento navale in operazioni fuori area e in regime di massima allerta, ma un'esperienza inestimabile che si aggiunse a quanto ricavato sia dalla missione di vigilanza che la Marina italiana aveva svolto dal 1982 negli stretti di Sharm el Sheik, sia dalle azioni di sminamento del canale di Suez e del Mar Rosso da essa eseguite nel 1984.

6. La guerra del Golfo

Dopo l'armistizio del 20 agosto 1988, che pose fine alla lunga e sanguinosa guerra Iran-Irak, il dittatore di Bagdad Saddam Hussein, risultato agli occhi degli arabi il vincitore morale del conflitto, pensò che fosse giunto il momento, da tempo coltivato, di imporre la sua egemonia sull'intera regione del Golfo ed alle 02 00 del 2 agosto 1990 invase con forze preponderanti il vicino e piccolo Emirato del Kuwait.

Quest'ultimo Stato era nato nel giugno 1961, in seguito alla sua piena indipendenza dalla Gran Bretagna, ed era stato minacciato subito dopo da una prima invasione irachena, frustrata però dalle accorse Forze Armate inglesi. [51]

---

51. Nell'occasione gli inglesi fecero affluire in Kuwait, nel giro di tre giorni, un battaglione di paracadutisti, due di fanteria, un commando di Royal marines, un battaglione carri, due gruppi di aerei da caccia e due di bombardieri.

Comunque, una volta terminata la guerra contro l'Iran, Saddam Hussein ebbe nuovi motivi per aspirare ad annettersi il vicino e ricco Emirato, il quale non solo era uno dei massimi esportatori di petrolio del mondo e possedeva un ampio sbocco sul Golfo che mancava all'Irak ma era allora anche creditore di ingentissime somme di denaro prestate a Bagdad negli anni precedenti. Tuttavia la motivazione ufficiale addotta da Saddam Hussein per le sue mire annessioniste puntava sul fatto che il Kuwait era sempre stato una parte integrante della provincia turca di Bassora, che poi, solo per una contestabile volontà di Londra, era stato separato dall'Irak vero e proprio, quando quest'ultimo Stato era divenuto formalmente indipendente nel 1932, al termine del "mandato" britannico sotto l'egida della Società delle Nazioni.

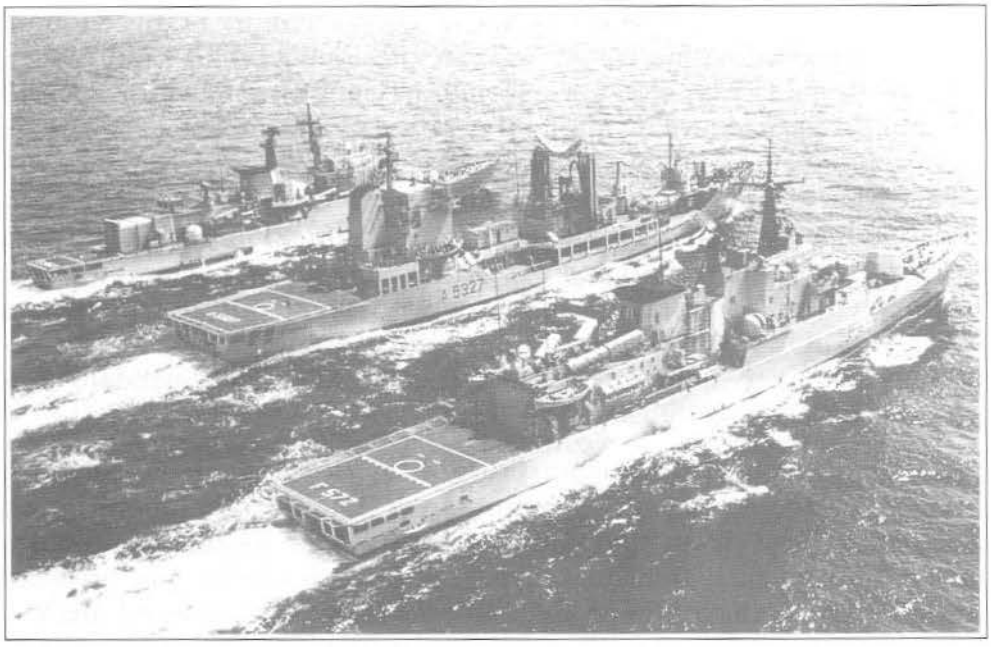
Quel 2 agosto 1990 furono prese di sorpresa non solo le Forze Armate kuwaitiane, ma anche le strutture di "Intelligence" americane ed israeliane, che si dimostrarono meno reattive delle locali e similari istituzioni britanniche di trent'anni prima, pur prive di satelliti-spia. I risultati furono un'immediata e poco costosa vittoria degli invasori ed una deludente condotta da parte delle Forze Armate dell'Emirato invaso che pure aveva costantemente profuso a loro beneficio immensi capitali. [52]

La reazione dell'ONU si dimostrò tuttavia pronta a condannare l'Irak e ad imporre ai suoi danni sanzioni economiche e l'embargo dei materiali militari, mentre il presidente americano Bush dette il via al programma "Desert Shield", primo passo di carattere difensivo a vantaggio della restante area del Golfo e soprattutto dell'Arabia Saudita, in vista della controffensiva contro Saddam Hussein, da concertare con gli alleati occidentali.

La crisi del Golfo, a questo punto, conquistò e non abbandonò più le prime pagine di tutti i giornali del mondo e, come sempre, sarebbe assai istruttivo rileggere oggi le previsioni, quasi tutte avventate, che i vari opinionisti, approssimativamente istruiti alla storia militare, espressero in quel periodo. La più comune loro previsione iniziale riguardava le "certissime" difficoltà che si ergevano di fronte ad ogni intenzione occidentale di liberare il Kuwait e ciò a causa della maestosità e della potenza delle Forze Armate irachene, alle quali venivano attribuite capacità esorbitanti e del tutto irrealistiche. Ma sappiamo che, tra le varie professioni, quella del

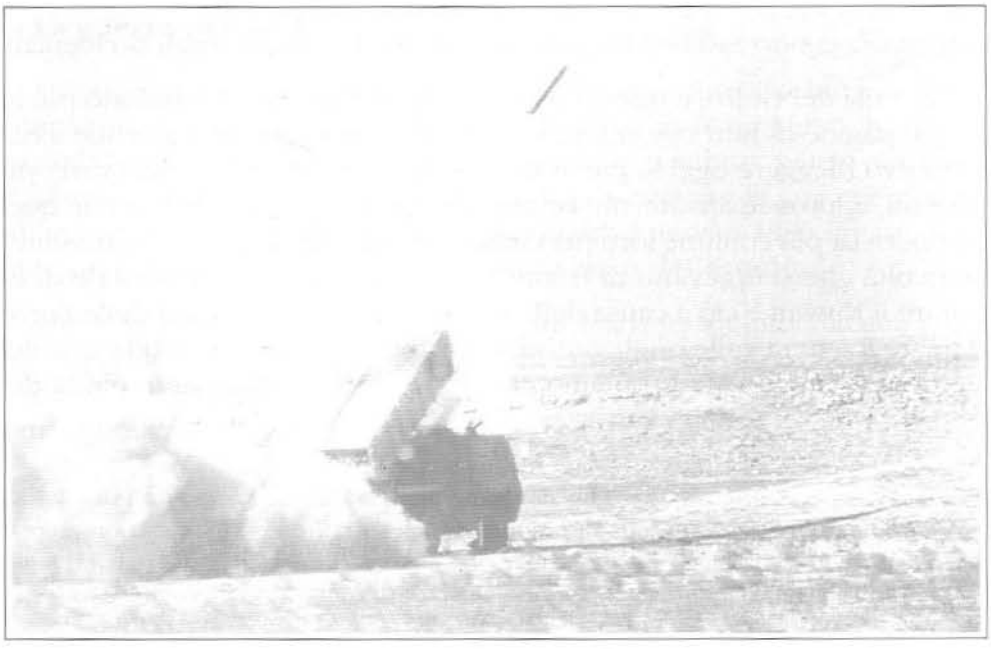
---

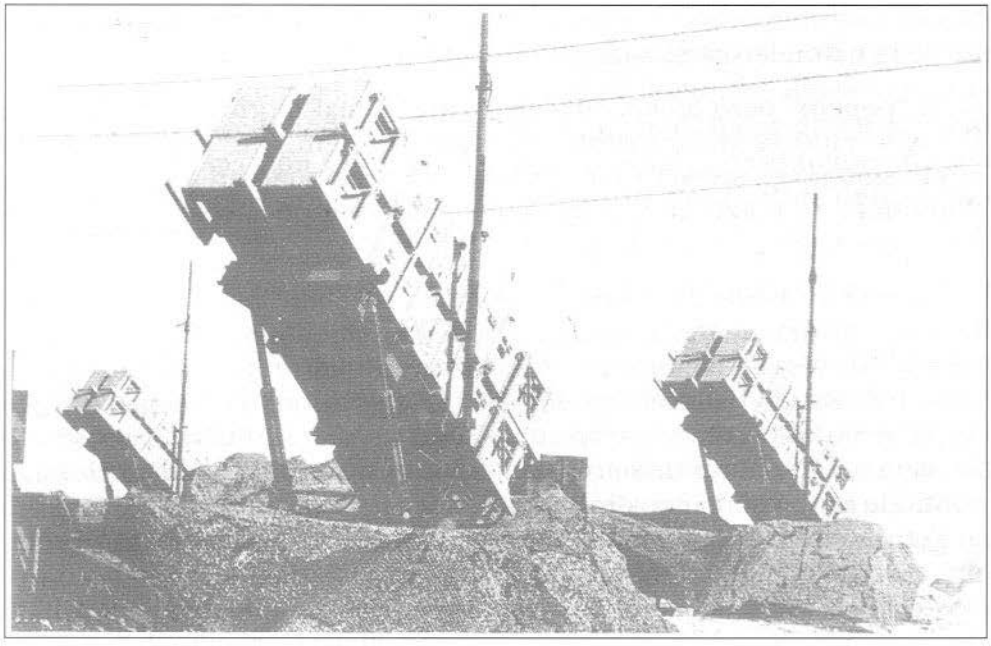
52. D. Eshel, "La conquista del Kuwait: prime impressioni" in *Rivista Italiana Difesa (RID)*, ottobre 1990. Questo autore mette anche a raffronto l'indubbia precisione ed efficacia della manovra di occupazione irakena del Kuwait con l'imbarazzante e solo parzialmente riuscita invasione americana di Panama nel dicembre 1989 (operazione "Just Cause").



Sopra: *Alcune unità del 20° Gruppo Navale italiano in rotta verso il Golfo Persico*

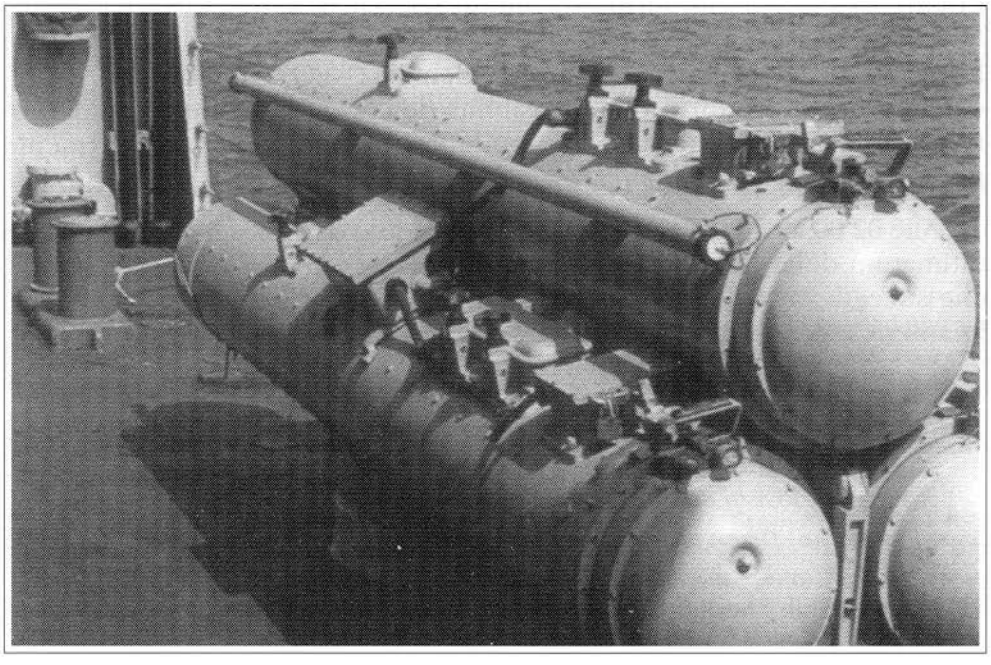
Sotto: *Lancio di missili Astros II sauditi durante l'operazione Desert Storm*





Sopra: *Batteria di missili Patriot schierati per contrastare i missili balistici irakeni*

Sotto: *Il lanciatore trinato MK-32 per siluri leggeri antisom da 324 mm di una delle fregate italiane classe "Maestrale" impiegate dal 20° Gruppo Navale durante la Guerra del Golfo*



giornalista-opinionista è sempre stata la meno rischiosa, perché si giova della naturale scarsa memoria dei lettori.

Il "peggio" però, come suol dirsi, non è mai morto, cosicché dopo la facile vittoria alleata contro Saddam Hussein, che ora analizzeremo in sintesi, gli stessi opinionisti si sono precipitati ad affermare che, dopo tutto, le Forze Armate irachene erano ben poca cosa e che ognuno si aspettava un'esito del genere! [53]

Mentre le Marine di ventitré Nazioni, tra cui Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia, Australia, Italia, Canada, Spagna, Argentina, Olanda, Belgio, Grecia, Norvegia, Danimarca e Polonia, inviarono proprie unità per controllare il rispetto dell'embargo imposto all'aggressore (la Marina sovietica fu presente solo come "osservatrice" con tre unità), l'ONU fu costretto anche a reagire al terrorismo psicologico scatenato da Saddam Hussein contro le rappresentanze diplomatiche occidentali a Bagdad. Al Palazzo di Vetro delle Nazioni Unite ci fu pertanto un'escalation a base di sempre più rigide risoluzioni antirachene che trovarono solo modeste opposizioni da parte del moribondo regime sovietico, guidato allora dall'indeciso Gorbaciov. Alla fine la risoluzione 678 del Consiglio di Sicurezza impose a Saddam Hussein un ultimatum, con scadenza al 15 gennaio 1991, entro la quale egli avrebbe dovuto sgomberare il Kuwait, pena un attacco militare. [54]

Si ripropose pertanto la situazione verificatasi nella guerra di Corea, con una coalizione sotto l'egida dell'ONU, ma guidata dagli Stati Uniti, i quali, per la crisi in atto nell'Unione Sovietica, si avviavano a diventare l'unica superpotenza del globo. Nell'occasione fu anche rilevante l'attivazione dell'Unione Europea Occidentale (UEO) che dovette ovviare, con le proprie strutture, all'impossibilità della NATO di operare al di fuori dell'area di competenza e che pertanto fu sperimentata militarmente per la prima volta. [55]

Alle 02 00 locali del 17 gennaio 1991, scaduto da ventisei ore l'accennato ultimatum delle Nazioni Unite, scattò il piano offensivo "Desert Storm", che succedeva al difensivo "Desert Shield" e che fu lanciato dal generale americano Schwarzkopf allo scopo di liberare con la forza il Kuwait.

---

53. Cfr. questa o quella testata giornalistica o televisiva, a scelta dei lettori. Solo come esempio vds. M. Leibstone, "Desert Shield. Le forze USA nel Golfo: fatti e implicazioni", in *Rivista Italiana Difesa (RID)*, ottobre 1990.

54. N. Friedman, *Desert victory: the war for Kuwait*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, p. 147.

55. M. Cosentino, "Analisi generale delle operazioni navali nella guerra del Golfo Persico", 1ª parte, in *Rivista Marittima*, gennaio 1993.

Furono inizialmente le forze aeree alleate, basate in Arabia Saudita e nei circostanti Emirati, a spianare la strada alle successive operazioni terrestri, distruggendo i centri di comando e controllo, ubicati dentro e fuori la capitale, le industrie di materiali chimici e nucleari e gli aeroporti nemici, ma non essendo in grado da sole di costringere alla resa Saddam Hussein, come invece alcuni ostinati assertori delle teorie douhettiane credettero allora possibile. [56]

A partire dal 24 febbraio le aviazioni dei Paesi alleati furono impiegate anche nell'appoggio diretto alle forze corazzate statunitensi, britanniche, francesi e saudite (con indefinita partecipazione di siriani ed egiziani) che alle 04 00 di quel giorno iniziarono la loro inarrestabile e decisiva offensiva terrestre, preceduta dalle segrete infiltrazioni di piccoli reparti di commandos e da un massiccio aviosbarco di truppe elitrasportate dietro le linee nemiche. Nell'occasione i piloti della coalizione dovettero fronteggiare soltanto la reazione contraerea avversaria, piuttosto nutrita, mentre i superstiti velivoli iracheni, sfuggiti alle prime incursioni alleate, furono trasferiti in Iran, dove furono subito requisiti dal Governo di Teheran.

Anche la Marina americana partecipò attivamente ad ambedue le fasi operative aeree, non solo con i propri velivoli imbarcati, ma anche con missili "di crociera" del tipo "Tomahawk", lanciati a lunga distanza dalle navi di superficie e da sottomarini. Nella circostanza fecero risentire la loro possente voce anche i "406" delle corazzate *Missouri* e *Wisconsin*, impiegate in più ravvicinati bombardamenti costieri, come quelli che erano stati eseguiti da tutte e quattro le grandi unità di quella classe sia nella seconda guerra mondiale, sia durante i conflitti di Corea e del Vietnam. [57]

Nel frattempo le flotte della coalizione continuarono ad esercitare il blocco delle coste nemiche, la bonifica dei campi minati ed il sostegno

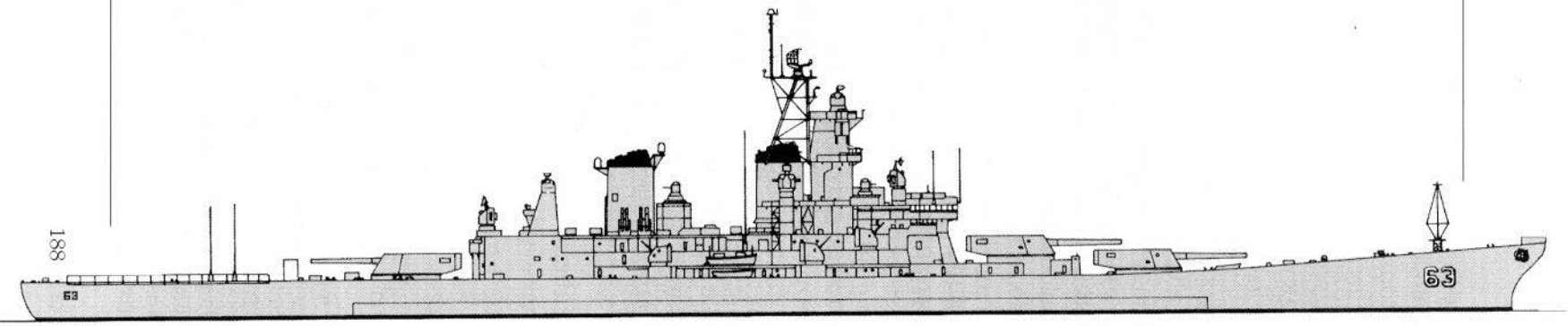
---

56. Il generale italiano Giulio Douhet fu, tra le due guerre mondiali, uno dei principali teorici mondiali del potere aereo "strategico", ritenendolo la vera ed unica arma risolutiva nei futuri conflitti, al punto da confinare l'Esercito e la Marina a compiti ausiliari. Le sue suggestive previsioni non sono però mai state confermate dalla storia. Vds. gli Atti del Congresso internazionale di studi su *La figura e le opere di Giulio Douhet*, pubblicati a cura della "Società di Storia Patria di Terra di Lavoro", Caserta 1988.

57. Cacciatorpediniere e fregate anglo-americane, con l'aiuto di elicotteri, attaccarono anche formazioni di navi sottili ed anfibie irachene, che nella fase iniziale della guerra tentarono ripetutamente di appoggiare dal mare puntate controffensive terrestri, come quella condotta contro il caposaldo saudita di Khafij il 29 gennaio 1991. In questo tipo di attività furono distrutte in totale 71 unità navali irachene.

MISSOURI

Nave da battaglia della Marina degli Stati Uniti



0 6 12
m
Scala 1:1200

CARATTERISTICHE

Dislocamento a p.c.: 57 950 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 271 m
larghezza 32,9 m
immersione 10,9 m

Apparato motore:
4 gruppi turboriduttori General Electric
8 caldaie Babcock & Wilcox; 4 eliche
potenza 212 000 hp

Velocità: 33 nodi

Armamento:
8 impianti a 4 celle per missili "Tomahawk"; 4 impianti a 4 celle per missili "Har-poon"; IX-406/50; XII-127/38; IV-20/76 CIWS (Close In Weapon System) a 6 canne; 3 elicotteri

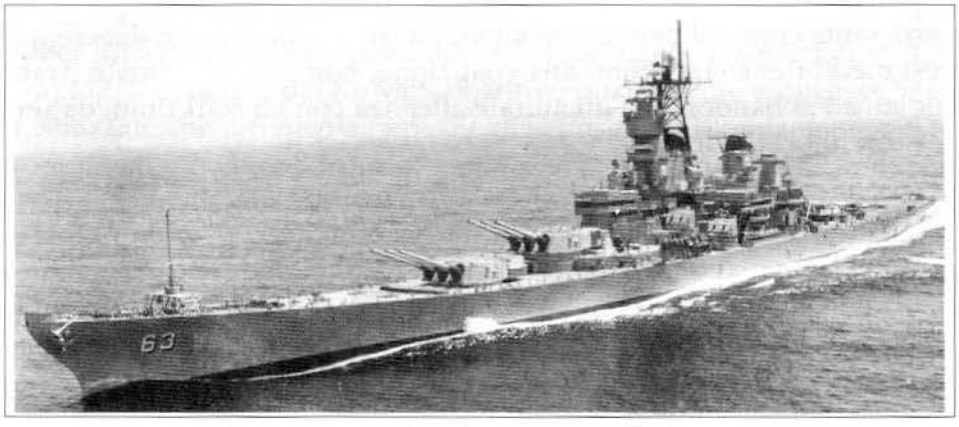
Protezione:
verticale max. 330 mm.
orizzontale 127 + 38 + 15 mm
torri g.c. 500-184 mm
barbette 439-294 mm
torrione max 444 mm

Varo: 29 gennaio 1944

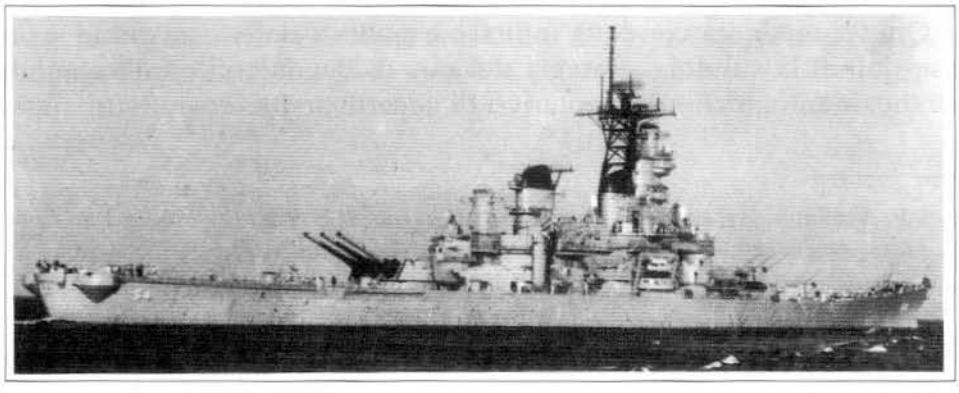
Entrata in servizio: 11 giugno 1944

L'IMPIEGO DELLE ULTIME NAVI DA BATTAGLIA

Al termine della seconda guerra mondiale quasi tutte le enormi navi da battaglia, che avevano costituito fin ad allora il simbolo della potenza di ogni Marina militare, furono demolite, essendo divenuto troppo costoso mantenere in servizio unità il cui valore strategico si era ormai praticamente quasi azzerato per il mutato quadro operativo emergente dall'esperienza bellica. La Marina degli Stati Uniti, che aveva messo in servizio tra il 1943 e il 1944 quattro nuove navi da battaglia della classe "Iowa", decise di non demolirle ponendole in riserva insieme a 4 unità della classe "South Dakota", in vista di un futuro possibile utilizzo. Dopo la radiazione delle "South Dakota", negli anni '60, le "Iowa" rimasero le uniche navi da battaglia ancora in servizio, sebbene mantenute in "naftalina", come si diceva in gergo. Nel 1982, nel quadro del potenziamento delle forze armate statunitensi, fu deciso di rimettere in servizio attivo la New Jersey, *cui fece seguito la* Iowa *nel 1984, la* Missouri *nel 1986 e la* Wisconsin *nel 1987. L'armamento fu potenziato con l'imbarco di 8 lanciatori per i missili da crociera "Tomahawk", installati a centro nave. Dopo l'impiego nel conflitto del Golfo il mutato scenario politico internazionale ha portato alla radiazione delle 4 unità avvenuta tra il 1991 e il 1992.*



La nave da battaglia Missouri



La nave da battaglia Wisconsin

logistico ai contingenti terrestri ed aerei stanziati nei Paesi arabi alleati e perfino in Turchia. Fu altresì allestita una forza anfibia anglo-americana che però non fu mai impiegata e servì solo a distrarre lungo i litorali notevoli forze irachene, sottraendole al fronte terrestre. [58]

In particolare lo sforzo logistico fu notevolmente alleviato dalla rete di basi strategiche che l'Occidente ancora possedeva pur dopo il fenomeno, variamente sollecitato, della decolonizzazione. Furono così utilissime le basi di Diego Garcia, di Cipro e di Gibuti, oltre naturalmente a quelle situate negli stessi territori nazionali di Italia, Turchia, Egitto e degli Emirati del Golfo.

Stretto in una morsa soffocante, Saddam Hussein tentò allora una carta più politica che militare, lanciando contro il non impegnato Stato di Israele decine di missili terra-terra "Scud" modificati. Questa aggressione mirava a dimostrare al mondo arabo che l'Irak ora combatteva una guerra santa contro il perenne nemico sionista e quindi a convincere quei Paesi mediorientali aderenti alla coalizione, come Egitto, Siria e Arabia Saudita, ad abbandonare l'innaturale alleanza con gli Stati Uniti, da sempre sostenitori di Israele. [59]

Altri missili dello stesso tipo furono lanciati dagli iracheni anche contro alcune basi della coalizione in Arabia Saudita. Tali ordigni furono però validamente controbattuti dai missili antimissile "Patriot" americani, affluiti in numero crescente sia in Israele che nel teatro operativo, mentre le aviazioni alleate attivarono una particolare caccia alle basi mobili degli "Scud", distruggendone parecchi al suolo. Da parte sua il Governo di Tel Aviv dimostrò un encomiabile autocontrollo, evitando di scatenare una delle sue ben note e fulminee rappresaglie militari contro l'Irak che si attendeva proprio quelle reazioni per magnificare il proprio fittizio ruolo di attivo combattente per la causa palestinese. [60]

Questa meditata condotta militare e politica della coalizione sconfisse quindi la subdola strategia del rais di Bagdad, che fallì contemporaneamente anche nel tentativo di accattivarsi le cosiddette masse

---

58 P.P. Ramoino, "Operazioni Desert Shield' e 'Desert Storm'. Considerazioni di carattere storico-politico-strategico", in *Rivista Marittima*, aprile 1992.

59. Un grave errore politico fa compiuto nell'occasione da tutti i gruppi palestinesi antisraeliani, che si schierarono irriflessivamente dalla parte di Saddam Hussein, compromettendo la loro credibilità internazionale e perdendo molti finanziamenti dei Paesi arabi.

60. N. Friedman, *Desert Victory the war for Kuwait*, cit., p. 174-175 e 181.

"progressiste" occidentali, animate ormai non tanto dall'ideologia marxista, indebolita se non ripudiata totalmente dall'allora capo del Cremlino Gorbaciov, ma da un perenne ed ottuso atteggiamento antiamericano.

Solo infatti nella vecchia Europa e non negli Stati Uniti, strettisi compatti intorno al presidente Bush, alcuni gruppi di manifestanti promossero le solite "marce della pace", comunque di portata infinitamente ridotta rispetto a quelle dei tempi del Vietnam. E non si può non sottolineare che molti di quei contestatori, che allora condannavano "l'aggressione imperialista" contro Saddam Hussein, sostenendo che le sanzioni economiche fossero più che sufficienti ad indurlo a ritirarsi dal Kuwait, sono gli stessi che poco dopo denunciarono l'inutilità delle sanzioni economiche contro la Serbia e predicarono l'intervento armato occidentale nella ex Iugoslavia a sostegno delle popolazioni musulmane bosniache! [61]

Per tornare alle operazioni militari ricordiamo in sintesi che, dopo la rapida liberazione del Kuwait, obiettivo inizialmente esclusivo, le forze corazzate anglo-franco-americane penetrarono profondamente nel territorio iracheno vero e proprio, giungendo sulle sponde del fiume Tigri ed isolando dalla capitale Bagdad la regione meridionale di Bassora, dove si erano rifugiati i contingenti della cosiddetta Guardia repubblicana, veri e propri pretoriani del regime. Questa manovra mirò a privare Saddam Hussein dei collegamenti con le zone petrolifere del Sud e con i resti più consistenti del suo Esercito, mettendo anche in pericolo la sua sovranità su quei territori di confine con l'Iran, prevalentemente abitati da popolazioni sciite, a lui avverse. Il presidente americano Bush invece non volle umiliare oltre modo l'avversario con l'ormai possibile conquista di Bagdad, poiché a Washington prevalse, forse giustamente la politica del "balance of power" nella zona del Golfo, che doveva tenere anche conto delle pericolose ambizioni dell'Iran integralista e più volte dimostratosi ostile all'Occidente. [62]

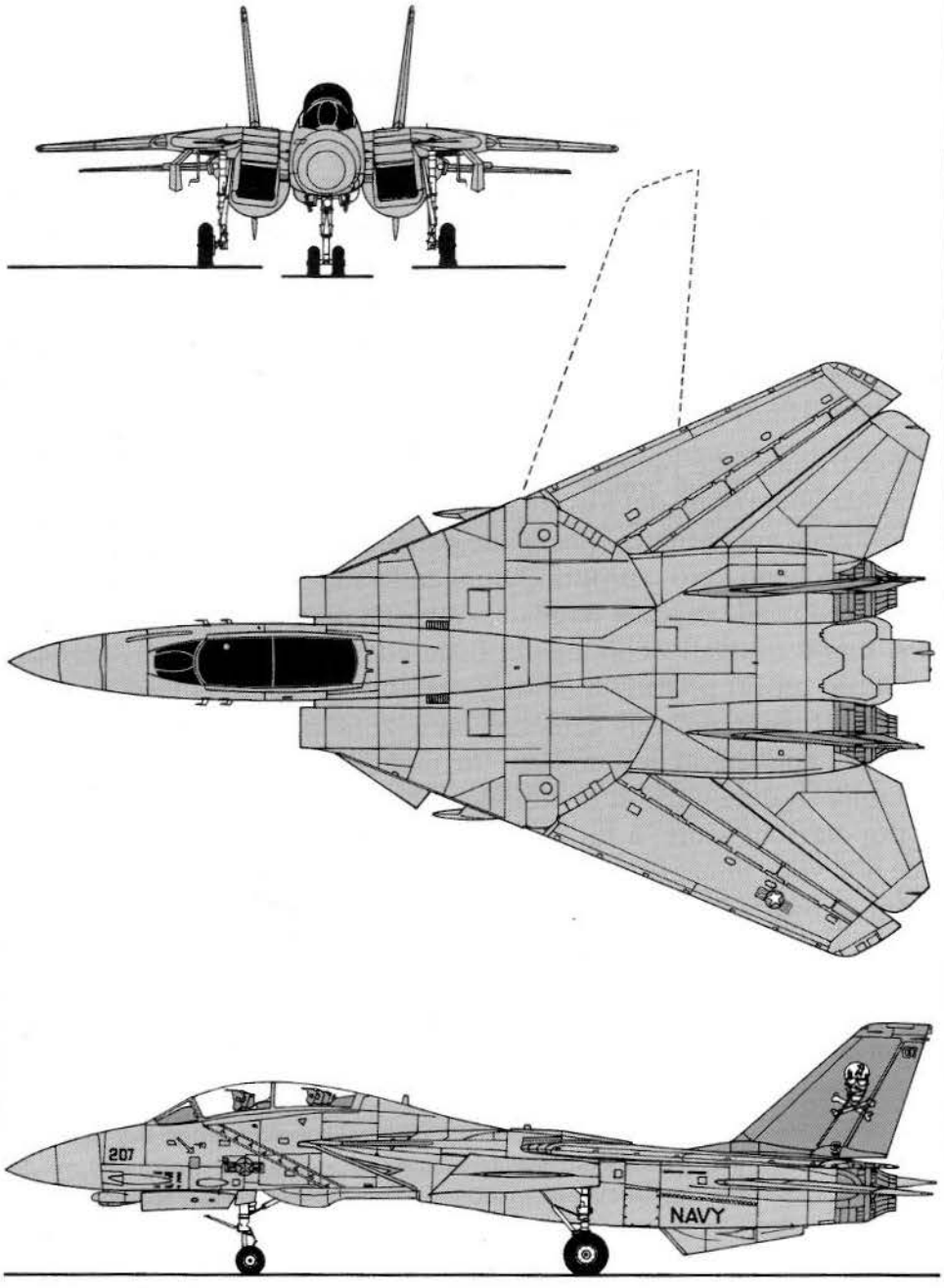
---

61. Nel momento in cui scriviamo (luglio 1993) alcuni cospicui settori dei "mass media" premono per un simile intervento militare occidentale in questa regione balcanica, con l'ormai consueta presunzione di stabilire quali siano aprioristicamente (e non dopo un documentato ed equilibrato giudizio storico) le guerre cosiddette "giuste" e quelle "ingiuste".

62. Si ricorda al proposito la lunga occupazione dell'ambasciata statunitense a Teheran e la detenzione dei diplomatici americani, protrattasi dal 4 novembre 1979 al 20 gennaio 1981.

F14A "TOMCAT"

Caccia della Marina degli Stati Uniti



Scala 1:150

F14A "TOMCAT" – CACCIA DELLA MARINA DEGLI STATI UNITI

CARATTERISTICHE

Ditta produttrice:
Grumman (USA)

Dimensioni:
lunghezza 18,89 m
altezza 4,88 m
apertura alare con la freccia minima 19,54 m
apertura alare con la freccia massima 11,63 m
superficie alare 52,5 m²

Pesi: a vuoto 17 010 kg
massimo al decollo 31 101 kg

Motori:
2 turboreattori Pratt & Withney TF30-P-4 12A
potenza 9490 kg di spinta

Velocità max: mach 2,34

Autonomia: 1200 miglia

Quota di tangenza: 18 000 m

Armamento:
6 missili AA "Sparrow" a guida radar e 4 missili AA "Sidewinder" a guida a raggi infrarossi oppure 6 missili AA "Phoenix" a guida radar e 2 missili "Sidewinder" nelle missioni di superiorità aerea
6575 kg di carico bellico di caduta nelle missioni di attacco al suolo
1 cannone da 20 mm

Equipaggio: 1 pilota, 1 operatore di sistemi

Data primo volo del prototipo: 21 dicembre 1970

Data dell'entrata in servizio con la Marina statunitense: ottobre 1972

Nel giugno del 1968, dopo l'abbandono del programma F-111B, *condotto in comune con l'USAF, l'US Navy sviluppò una nuova specifica per un caccia imbarcato di nuova generazione. Tra i progetti presentati risultò vincitore il G.303 presentato dalla Grumman, che propose un aereo con ala a geometria variabile. Questa particolare soluzione appariva, infatti, come la più idonea a risolvere i problemi connessi alla necessità di avere un velivolo in grado sia di volare a velocità doppia di quella del suono, sia di atterrare sui ridottissimi spazi a disposizione sul ponte di volo di una portaerei, compiendo avvicinamenti a velocità bassissime. L'ala dell'* F14A "Tomcat", *l'aereo scaturito dal progetto della Grumman, può passare da una freccia minima di 20 gradi, ideale per fornire la massima portanza alle basse velocità tipiche della fase di avvicinamento ed appontaggio dell'ordine di 200 Km/h, a quella massima di 68 gradi, che consente di raggiungere le più alte velocità. Nelle diverse fasi del volo viene adottata la configurazione più idonea. Pur essendo operabile manualmente, la manovra dell'ala è generalmente affidata ad un calcolatore, che può stabilire con maggior velocità quale sia la posizione migliore in ogni istante. La variazione automatica dell'angolo di freccia è particolarmente utile nel combattimento manovrato, durante il quale il calcolatore fa muovere continuamente l'ala sul suo perno alla velocità di 7,5 gradi al secondo, esaltando le possibilità aerodinamiche del velivolo e consentendo al pilota di concentrarsi nella condotta dell'azione. Altra particolarità dell'* F14A *sono due piccole alette triangolari estensibili dal raccordo fra ala e fusoliera, che servono a compensare lo spostamento del centro di gravità conseguente alla variazione di freccia. Anch'esse hanno controllo automatico e manuale. Buona parte dell'efficacia del* "Tomcat" *come intercettore è dovuta all'arma imbarcata, il missile* AIM-54A "Phoenix", *lungo circa 4 metri e pesante 450 chili, e al radar Hughes AWG-9, capace di seguire fino a 24 bersagli e di indirizzare contemporaneamente attacchi contro 6 di essi, anche alla distanza di oltre 200 chilometri.*

L' F14A "Tomcat" *divenne pronto all'impiego in tempo per partecipare alle operazioni di evacuazione del Vietnam da parte degli americani, pur non potendo dimostrare la propria efficacia come intercettore per mancanza di avversari. Verso la fine degli anni '80 sono entrati in servizio alcuni esemplari della versione F14B e della versione F14D con nuovi motori ed avionica più moderna. Il trittico illustra un* F14A *del VF-84 "Jolly Rogers" con le nuove insegne a bassa visibilità a due toni di grigio.*

Lo stesso Saddam Hussein percepì gli obiettivi limitati della coalizione e, facendo buon viso a cattiva sorte, accettò di deporre le armi il 28 febbraio, prima che una sollevazione popolare potesse mettere a rischio la sua autorità.

Nei quarantatré giorni del conflitto gli alleati persero la modestissima cifra di 310 uomini, di cui ben 189 per incidenti o malattie, oltre a 39 aerei abbattuti dalla contraerea. Le perdite irachene furono invece enormi, ammontando a circa 100 000 uomini tra morti e prigionieri, a 1300 carri armati, a 800 veicoli blindati per fanteria, a 1100 pezzi d'artiglieria, a numerosissimi autocarri ed a montagne di altro materiale bellico. [63]

La vittoria alleata fu dovuta indubbiamente alla netta superiorità professionale dei propri contingenti ed a quella qualitativa dei propri mezzi. Ma oltre alle virtù tecnologiche giovò alla coalizione la perfetta fusione delle sue varie componenti, originariamente così diverse per ordinamento, addestramento, lingue e strutture. Non si deve infine dimenticare l'importanza che in questo conflitto ebbe la componente logistica, che seppe mantenere costantemente in vita un apparato dalle enormi proporzioni, in condizioni ambientali spesso difficilissime, il tutto grazie all'assoluto ed incontrastato dominio del mare e dell'aria. [64]

7. La Marina italiana nella guerra del Golfo

Anche nella guerra del Golfo il potere marittimo ha recitato un ruolo determinante che, pur non avendo goduto di una pubblicità pari a quella riservata dai "mass media" alle aviazioni alleate, per mancanza di eclatanti azioni di fuoco in mare, ha reso possibile la continua operatività di una grande coalizione a così tanta distanza dai rispettivi territori nazionali.

Il fatto sintomatico che il 94% dei materiali statunitensi in zona operativa sia stato trasportato via mare ha ribadito, se ce ne fosse stato bisogno,

---

63. Tra i più sorprendenti effetti di questa guerra ci fu la constatazione, condivisa con costernazione a Mosca, dell'assoluta inferiorità degli armamenti sovietici impiegati dagli iracheni rispetto a quelli occidentali. Un esempio clamoroso fu quello dei cannoni da 125 mm dei carri armati russi T.72, assai temuti fino ad allora in ambito NATO, ma il cui munizionamento invece non riuscì a perforare in battaglia le corazze né dei carri "Abrams" americani né dei "Challenger" inglesi.

64. Cfr. L. Caligaris, "La guerra del Golfo: prime valutazioni", in *Relazioni Internazionali*, settembre 1991.

che il sostegno logistico ad una missione bellica oltremare non può tuttora fare a meno dei trasporti marittimi e del loro apparato protettivo diretto ed indiretto.

In questo contesto si è distinta la Marina italiana, che per la prima volta dopo la fine della seconda guerra mondiale si è trovata impegnata in zona di guerra con il suo 20° Gruppo Navale (al comando prima dell'ammiraglio Buracchia e poi dell'ammiraglio Martinotti), costituito formalmente il 19 agosto 1990 con le fregate *Libeccio* ed *Orsa* e con la nave rifornitrice di squadra *Stromboli*. Questa formazione navale, successivamente rinforzata, è risultata alla fine la quarta flotta in ordine di grandezza presente nel Golfo. [65]

I compiti del 20° Gruppo Navale, inizialmente limitati alla sorveglianza e al controllo del traffico mercantile nazionale nel Mediterraneo orientale, vennero estesi al Golfo Persico dopo la riunione del 21 agosto 1990 dei Paesi della UEO a Parigi e dopo l'approvazione del ministro della Difesa, il 2 settembre successivo, delle "Direttive per le operazioni del 20° Gruppo Navale", che facevano proprie le decisioni adottate il 27 agosto dai Capi di Stato Maggiore delle Marine aderenti all'embargo marittimo dichiarato dall'ONU contro l'Irak.

Il 20° Gruppo Navale iniziò effettivamente le operazioni di controllo dell'embargo all'interno del Golfo Persico il 7 settembre, venendo potenziato una settimana più tardi dalla fregata *Zeffiro*. Quindi, dopo l'*ultimatum* delle Nazioni Unite all'Irak che intimava lo sgombero del Kuwait entro il 15 gennaio 1991 (risoluzione n. 678), il ministro della Difesa approvò, su proposta dello S.M. Marina, un ulteriore incremento del 20° Gruppo Navale. Pertanto, in quel delicato momento di passaggio dalla "Desert Shield" alla "Desert Storm", salparono dall'Italia il 3 e il 15 gennaio 1991 rispettivamente il cacciatorpediniere *Audace* e la nave appoggio *San Marco*.

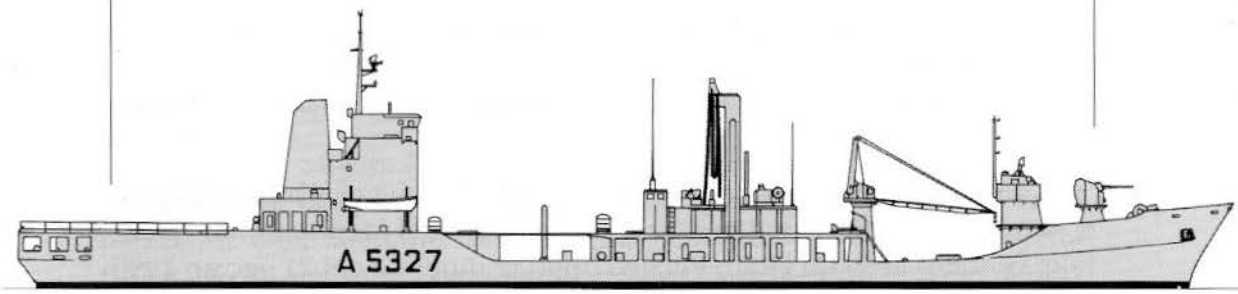
In conseguenza dell'evoluzione della situazione politico-militare nell'area interessata, i compiti operativi del 20° Gruppo Navale subirono necessarie variazioni. Così dal settembre 1990 al 16 gennaio 1991 esso svolse le accennate azioni di controllo dell'embargo e di assistenza ai mercantili nazionali soprattutto nella parte meridionale del Golfo. Ciò sulla scorta delle decisioni prese dalle Marine della coalizione nella

---

65. M. Cosentino, "Analisi generale delle operazioni nella guerra del Golfo Persico", 2ª parte, in *Rivista Marittima*, febbraio 1993.

STROMBOLI

Nave logistica di squadra della Marina italiana



0 4 8
m
Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento a p.c.: 8700 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 129 m
larghezza 18 m
immersione 6,5 m

Apparato motore:
2 motori diesel Fiat C-428-SS; 1 elica
potenza 11 400 hp

Velocità: 20 nodi

Armamento:
1-76/62
1 elicottero

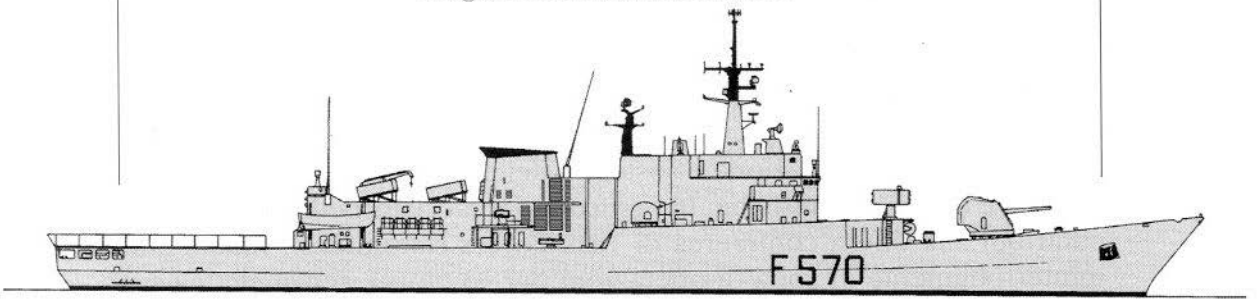
Varo: 20 febbraio 1975

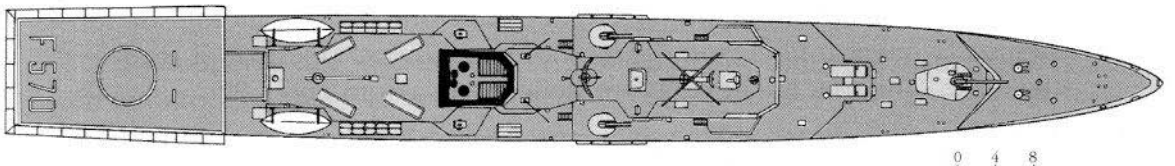
Entrata in servizio: 31 ottobre 1975

La moderna strategia d'impiego prevede che le unità della Squadra Navale debbano poter essere rifornite anche quando si trovano in navigazione, permettendo così lunghe permanenze nella zona d'operazione o in missioni lontane da basi di appoggio. Tutte le principali Marine allineano unità rifornitrici che garantiscono una notevole autonomia ai gruppi navali. La Marina italiana tra il 1973 e il 1978 ha costruito 2 moderne navi rifornimento, la Stromboli *e la* Vesuvio. *Queste unità hanno la capacità di trasportare 3000 tonnellate di nafta, 1000 di gasolio, 400 tonnellate di carburante JP5 per motori aeronautici e 300 tonnellate di rifornimenti vari. Il rifornimento in mare può avvenire con qualsiasi condizione meteo ad una distanza massima di 55 metri. Esiste anche una postazione poppiera per il trasferimento di combustibile ed un ponte di volo per il trasporto via cielo dei rifornimenti solidi.*

MAESTRALE

Fregata della Marina italiana





0 4 8
m
Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento normale: 3040 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 122,7 m
larghezza 12,9 m
immersione 4,3 m

Apparato motore:
2 turbine a gas Fiat/General Electric LM -2500 per le andature ad alta velocità
2 motori diesel GMT 230-20 DVM per le andature di crociera; 2 eliche
potenza 50 000 hp + 11 000 hp

Velocità:
32,5 nodi con le turbine a gas
21 nodi con i motori diesel

Armamento:
4 impianti "Teseo" per missili "Otomat Mk II"; 1 impianto ad 8 celle "Albatros" per missili "Aspide"; I-127/54; IV-40/70; 2 tubi lanciasiluri da 533 mm; 6 tubi lanciasiluri A.S.; 2 lanciarazzi da 105 mm; 2 elicotteri

Varo: 2 febbraio 1981

Entrata in servizio: 7 marzo 1982

Nelle moderne flotte da combattimento è tornato a svolgere un ruolo fondamentale un tipo di nave polivalente di dimensioni medie, dotato di buon armamento e di elevata velocità e manovrabilità, che è stato definito con il nome di fregata, richiamandosi alla tradizione delle marine a vela, nelle quali questo tipo di nave aveva caratteristiche e compiti simili. La Marina italiana si è dotata dalla metà degli anni '70 di un omogeneo gruppo di queste unità, realizzando due classi che, pur essendo molto simili si distinguono per avere una maggiore specializzazione in ruoli diversi. Fra il 1974 e il 1980 fu completata la classe "Lupo", composta di 4 unità, che ebbe anche un certo successo di esportazione con la vendita di 4 esemplari al Perù e 6 al Venezuela. Le "Lupo", pur essendo adatte a svolgere compiti di lotta antisom, di protezione antiaerea e di appoggio ad operazioni anfibie, sono principalmente destinate alla lotta antinave. Nel 1978 fu impostata la prima delle 8 fregate della classe "Maestrale", il cui progetto, derivato da quello delle "Lupo", pur mantenendo una elevata flessibilità operativa, grazie alla varietà di armi imbarcate, esaltava le capacità antisom. L'apparato motore è del tipo CODOG (Combined Diesel or Gas) ed è composto da 2 turbine a gas della potenza complessiva di 50 000 hp per le alte velocità e da 2 motori diesel da 11 000 hp per la navigazione di crociera. La maggiore larghezza rispetto alle "Lupo", che ha consentito di imbarcare 2 elicotteri, e gli accorgimenti con cui sono stati progettati lo scafo e le apparecchiature per ridurre il rumore e le vibrazioni, aumentano l'efficacia dell'unità nella lotta ai battelli subacquei.

Conferenza Navale di Baharein del 9 settembre e di successivi accordi di aggiornamento. In questo periodo furono riconosciuti e identificati dalle nostre unità 2376 mercantili, di cui 9 attraverso visita a bordo.

Dal 17 gennaio al 7 marzo 1991 – nella fase cioè di conflitto aperto e nella fase descalatoria dopo il cessate il fuoco del 28 febbraio – il 20° Gruppo Navale fu impegnato in operazioni di sorveglianza, di interdizione di area e di protezione e sostegno delle forze multinazionali combattenti e di quelle logistiche. In particolare il cacciatorpediniere *Audace* contribuì alla difesa contraerea di Task Forces statunitensi, rimanendo ininterrottamente in zona di operazioni per 33 giorni, senza alcuna sosta in porto. Da parte loro le fregate *Libeccio*, *Lupo*, *Sagittario* e *Zeffiro* ebbero compiti di difesa antinave e di protezione delle unità logistiche, mentre la nave anfibia *San Marco* fu assegnata ad operazioni di evacuazione sanitaria, anche a favore delle popolazioni civili. [66]

Infine, a partire dall'8 marzo 1991, il 20° Gruppo Navale riprese le crociere di controllo dell'embargo e di assistenza al traffico mercantile nazionale e, a partire dal 20 aprile successivo, collaborò anche ad operazioni di sminamento del Golfo, essendo stato raggiunto da 3 cacciamine e da un'unità di supporto. [67]

In totale entrarono via via a far parte del 20° Gruppo Navale 14 unità e cioè un cacciatorpediniere (*Audace*) sei fregate (*Libeccio*, *Zeffiro*, *Maestrale*, *Orsa*, *Lupo* e *Sagittario*), una nave d'assalto anfibio (*San Marco*), tre navi appoggio (*Vesuvio*, *Stromboli* e *Tremiti*) e tre cacciamine (*Milazzo*, *Sapri* e *Vieste*), oltre a 14 elicotteri. Gli uomini impiegati furono 2567, di cui 283 ufficiali, 967 sottufficiali, 1310 sottocapi e comuni (435 di leva) e 7 civili.

Il 1° luglio 1991 cessò l'attività di controllo dell'embargo, il 20 luglio quella di sminamento e il 25 agosto venne sciolto il 20° Gruppo Navale.

Le possibili considerazioni sul piano operativo, in assenza di scontri navali, chiamano in causa soprattutto il sostegno e la cooperazione logistica, che per quanto riguarda la Marina militare sono stati certamente

---

66. Nell'intero periodo bellico le navi del 20° Gruppo rimasero per l'82% del tempo in mare e per il 18% in porto, accumulando entro il 13 maggio 1991 ben 23 143 ore di moto.

67. In tutte e tre le fasi operative il 20° Gruppo Navale fu mantenuto sotto comando nazionale, mentre per lo svolgimento di compiti specifici il Comandante del Gruppo era autorizzato a delegare il controllo tattico a Comandanti di reparti navali cooperanti.

agevolati dall'accennata esperienza fatta da alcune nostre navi durante la prima crisi del Golfo, in occasione della fase finale della guerra Irak-Iran (15 settembre 1987 - 30 dicembre 1988).

In particolare le predisposizioni generali per assicurare il necessario flusso logistico sono state integrate da particolari accorgimenti, scaturiti dai precedenti insegnamenti, quali ad esempio l'attivazione di un'apposita licenza doganale per l'invio dei materiali, la creazione di un'organizzazione locale per la ricezione e lo smistamento dei rifornimenti e la messa in opera, a livello centrale, di un nucleo spedizioni. Tutto ciò ha consentito di far fronte alle diverse esigenze logistiche con tempestività ed efficienza.

La cooperazione logistica si è sviluppata in due direzioni distinte: una in ambito nazionale, di comune accordo con le altre Forze Armate della Repubblica, ed una in ambito internazionale, coordinata con gli altri Paesi della UEO. Per quanto riguarda la cooperazione con le altre FF.AA. nazionali va ricordata ad esempio la cessione da parte dell'Esercito italiano di cinque lanciatori e venti missili antiaerei "Stinger", con i quali è stata incrementata la difesa ravvicinata delle unità logistiche, nonché la fornitura di sofisticato materiale NBC. [68]

In ambito internazionale la cooperazione logistica si è sviluppata principalmente nell'effettuazione dei rifornimenti e ripianamenti in mare, utilizzando il "pool" delle unità rifornitrici messe a disposizione dai vari Paesi aderenti, senza particolari limitazioni al solo ambito UEO. In questo campo è da segnalare la cessione da parte dell'Italia alla Marina britannica di cinque mine "Manta", nonché il coordinamento in ambito UEO dei trasporti aerei per il Golfo.

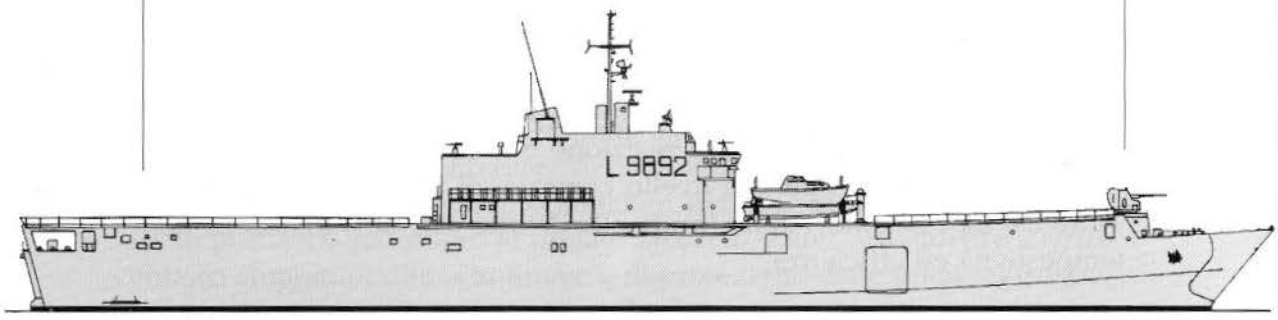
L'attivazione della Marina militare, conseguente alla decisione del Parlamento della Repubblica di aderire alla coalizione anti-irakena, ha avuto modo di esprimersi anche nel Mediterraneo, dove il competente Comando NATO ha adottato misure di vigilanza sulle rotte da e per il canale di Suez, lungo le quali potevano svilupparsi attacchi terroristici da parte dei fiancheggiatori di Saddam Hussein.

---

68. Dal 14 gennaio al 7 marzo 1991, a causa della chiusura degli spazi aerei nell'area del Golfo e della conseguente sospensione dei voli civili, il trasporto dei materiali per il 20° Gruppo Navale è stato assicurato esclusivamente per mezzo di velivoli dell'Aeronautica Militare, secondo procedure standard concordate da un'apposita commissione istituita presso lo Stato Maggiore Difesa.

SAN GIORGIO

Nave da sbarco della Marina italiana



0 4 8
m
Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento a p.c.: 7670 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 133,3 m
larghezza 20,5 m
immersione 5,3 m

Apparato motore:
2 motori diesel; 2 eliche
potenza 16 800 hp

Velocità: 20 nodi

Armamento:
I-76/62; II-20/70
2 lanciarazzi
2 elicotteri

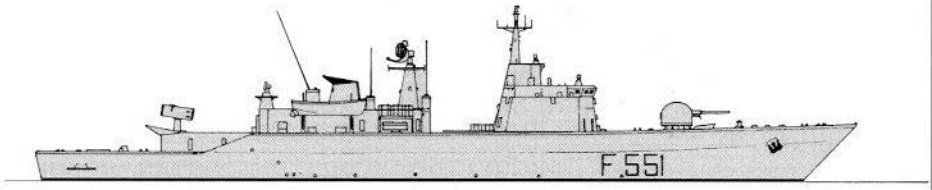
Varo: 25 febbraio 1987

Entrata in servizio: 1987

L'evoluzione della guerra navale ha portato ad affidare ad unità specializzate anche il complesso compito di sbarcare mezzi e uomini sulle coste nemiche. Le esperienze compiute dagli Alleati durante la seconda guerra mondiale e dagli statunitensi nella guerra di Corea portarono alla realizzazione di navi dalle spiccate caratteristiche anfibie, capaci di sbarcare direttamente sulle spiagge grandi quantità di uomini e di mezzi. Nel 1972 la Marina italiana acquistò 2 unità costruite dalla Marina degli Stati Uniti tra il 1956 e il 1958, la York County, *ribattezzata* Caorle *e la* De Soto County, *che prese il nome di* Grado. *Classificate navi da sbarco, erano capaci di trasportare 700 uomini e 20 veicoli da combattimento. Sulla coperta potevano decollare ed atterrare gli elicotteri, ma solo quando i mezzi terrestri erano stati sbarcati. Alla fine degli anni '80 queste due unità sono state sostituite dalle più moderne* San Marco *e* San Giorgio, *che possono trasportare un battaglione di uomini e fino a 36 veicoli da combattimento. I mezzi possono essere sbarcati attraverso l'ampio portellone prodiero, secondo il sistema Ro-Ro (Roll on-Roll off). Le "San Giorgio" sono dotate di bacino interno allagabile attraverso il quale le motozattere da sbarco vengono messe in mare. La dotazione normale è di 3 mototrasporti medi per uomini e mezzi e di 3 mototrasporti per gli uomini del battaglione da sbarco. Un ponte di volo continuo consente di far operare simultaneamente fino a 3 elicotteri destinati al trasporto di materiale. La* San Marco *può essere rapidamente convertita per operare in zone colpite da calamità naturali in collaborazione con la Protezione Civile.*

MINERVA

Corvetta della Marina italiana



0 4 8
m
Scala 1:800

CARATTERISTICHE

Dislocamento a.p.c.: 1285 t

Dimensioni:
lunghezza f.t. 87 m
larghezza 10,5 m
immersione a p.c. 4,8 m

Apparato motore:
2 motori diesel; 2 eliche
potenza 11 000 hp

Velocità: 25 nodi

Armamento:
1 impianto ad 8 celle "Albatros" per missili "Aspide"; I-76/62
6 tubi lanciasiluri A.S.
2 lanciarazzi

Varo: 25 marzo 1986

Entrata in servizio: 27 febbraio 1987

L'esigenza di avere a disposizione delle piccole unità cui affidare il compito di difendere aree ristrette delle acque nazionali dall'offesa navale ed aerea, senza ricorrere alle unità maggiori il cui impiego sarebbe antieconomico, ha spinto la Marina italiana a costruire tra il 1985 e il 1988 un gruppo di 4 corvette, la classe "Minerva", dal nome della prima unità entrata in servizio, cui ha fatto seguito tra il 1988 e il 1991 una seconda serie di unità. Il progetto è stato redatto considerando notevoli possibilità di sviluppo, sia lasciando ampi spazi in coperta per potervi installare in futuro nuove armi, sulle unità esistenti, sia considerando la possibilità di allestire delle nuove unità con spiccata propensione alla lotta antinave, con l'installazione di un impianto lanciatore "Teseo" per missili "Otomat", oppure alla lotta antisom, mediante la costruzione ad estrema poppa di una piattaforma per un elicottero.

Tutto ciò è risultato indispensabile anche a causa del trasferimento in Mar Rosso e nel Golfo Persico dei gruppi di portaerei americane normalmente dislocati nel Mediterraneo, il che ha costretto la nostra Marina ad assumersi compiti sussidiari. Questi ultimi sono stati assolti, tra l'altro, dalle corvette *Minerva* e *Sfinge*, dislocate nel bacino orientale del nostro mare in missione di sorveglianza e di protezione del locale traffico mercantile, nonché da navi dipartimentali, da unità pattuglia e da cacciamine, operanti soprattutto lungo le rotte nazionali di grande traffico, oltre che nel Canale di Sicilia, nel Canale di Sardegna e presso le isole minori. [69]

Infine, sempre nel Mediterraneo, è stata attivata dal 14 settembre 1990 al 25 marzo 1991, con aliquote di otto Marine della NATO, la 41ª NAVOCFORMED interalleata, cui hanno fatto parte le fregate *Euro* e *Grecale*, mentre la portaeromobili *Garibaldi* e il cacciatorpediniere *Ardito* hanno partecipato dal 25 al 28 febbraio 1991 all'esercitazione interalleata CADEX 91. [70]

In conclusione l'operazione "Golfo Persico 2" ha costituito un'ulteriore conferma della necessità di disporre di mezzi di pronto intervento in mari lontani, esigenza cui la Marina italiana ha pienamente risposto nei termini stabiliti. In particolare le nostre forze navali hanno dimostrato di essere in grado di ridislocarsi con prontezza nell'area di operazioni entro pochi giorni dall'assunzione delle relative decisioni politiche, senza bisogno di periodi di addestramento aggiuntivi. Anche sul piano della flessibilità i risultati sono stati soddisfacenti, essendo stato possibile svolgere nell'area operativa funzioni di ben diverso contenuto nelle tre classiche fasi di embargo, di conflitto e di faticosa normalizzazione.

L'inserimento del 20° Gruppo Navale nel dispositivo multinazionale non ha evidenziato particolari problemi di integrazione né sotto il profilo organizzativo, nell'ambito della complessa struttura di Comando e Controllo, né sotto quello strettamente operativo.

Non si sono verificate specifiche carenze nel settore del personale e nel rendimento generale delle unità coinvolte, mentre si è sentita la

---

69. Dal 30 gennaio 1991 la vigilanza nei punti focali del Mediterraneo è stata integrata, in ambito NATO e sotto il coordinamento di COMARAIRMED, da 31 velivoli di pattugliamento marittimo.

70. Le operazioni nel Mediterraneo durante la crisi del Golfo del 1990-1991 hanno comportato per la Marina italiana un impegno complessivo di 4190 ore di moto per le unità della Squadra Navale e di 2313 ore di moto per le unità dipartimentali.

mancanza di un sistema di comunicazione satellitare militare e una certa inadeguatezza del concorso aerotattico nazionale alle operazioni navali durante la fase dell'embargo.

Sul piano generale va sottolineato che le sole operazioni nel Golfo Persico, con esclusione pertanto delle concomitanti attività mediterranee, hanno visto impegnato circa un terzo delle nostre unità da combattimento e il 100% delle navi rifornitrici. Questo dato, se da un lato ha evidenziato il livello di efficienza e di prontezza operativa della Marina militare, dall'altro ci fa riflettere sull'inadeguata consistenza dello strumento navale attualmente disponibile.

8. Il crollo del comunismo, le nuove strategie ed i futuri compiti della Marina italiana

A partire dal 1989 un'ondata di profondo cambiamento ha percorso il mondo. La caduta del muro di Berlino e la fine del comunismo nell'intera Europa orientale, fino a quel momento culla delle ideologie marxiste e feudo del collettivismo, hanno portato non solo al rinnovamento delle istituzioni in senso democratico (o almeno si spera), ma anche al crollo del tanto temuto Patto di Varsavia, che per 35 anni è stato un vero e proprio incubo militare per l'Occidente. [71]

Ci si può chiedere a quale fenomeno attribuire questa rivoluzione, quasi del tutto incruenta (se si esclude il caso rumeno), ma di portata simile a quella decisamente sanguinosa scoppiata in Francia esattamente duecento anni prima. A nostro avviso gli elementi propulsivi di tale trasformazione, prima della società e poi delle istituzioni politiche, nell'Europa orientale sono da ricercare più lontano di quanto si creda.

Innanzi tutto riteniamo assai importante l'incremento degli scambi Est Ovest a tutti i livelli, incluso quello sportivo, che ha permesso a molti cittadini dell'Europa marxista di confrontare il loro modo di vita con quello "consumistico" del capitalismo, certamente più liberale, oltre che più ricco, anche se spesso da noi contestato. A questo proposito non bisogna dimenticare che poche settimane prima del crollo del muro di Berlino i giovani della zona Est dell'ex capitale tedesca avevano inscenato una solenne manifestazione per essere ammessi ad assistere ad un concerto rock in programma nella zona Ovest della città.

---

71. E. Morris, "The military balance, world affairs 1963-1980", nel volume *War in peace*, Londra, Orbis, 1981, p. 261-280.

Un secondo elemento propulsore può essere identificato nell'imbarazzo dell'Unione Sovietica quando questa Potenza si trovò a dover competere con il cosiddetto programma di "guerre stellari" (SDI), annunciato dal presidente americano Reagan. Tale progetto prevedeva la costruzione di uno "scudo spaziale", fatto principalmente se non esclusivamente di satelliti dotati di armi laser e preposto ad abbattere qualunque missile balistico nemico in volo verso gli Stati Uniti, cosa che Mosca dovette ammettere di non poter controbattere né sul piano finanziario, né su quello scientifico. [72]

Non deve essere infine sottovalutata, in questa nostra ricerca delle motivazioni del crollo comunista, la costante ed incisiva opera del pontefice Giovanni Paolo II a favore della rinascita dello spirito religioso nell'Europa orientale, che poi ha avuto il suo momento strettamente politico nell'appoggio fornito al sindacato "Solidarnosc" della natìa Polonia, vero e proprio volàno per le successive vittorie della coscienza collettiva nell'intera zona. [73]

Di fronte a questi avvenimenti il nuovo leader sovietico Gorbaciov ha iniziato un lento processo di rinnovamento, ma c'è da chiedersi se egli sia stato un convinto rinnovatore, oppure una vittima della situazione, costretto a fare buon viso a cattivo gioco. Propendiamo per la seconda ipotesi – sebbene essa potrebbe risultare non ancora popolare – anche considerando l'equivoco ruolo che tale personaggio ha avuto nel fallito colpo di Stato di Mosca dell'agosto 1991, che ha portato poi al potere Boris Eltsin.

Purtroppo, come dopo tutte le rivoluzioni, lo sfaldamento di un sistema radicato ha comportato il riemergere di interessi settoriali e quindi dei nazionalismi in tutta l'Europa orientale. Ci sembra però che questo fenomeno debba essere attribuito alle miopi soluzioni adottate a Versailles nel 1919 ed agli "aggiustamenti" successivi alla seconda guerra

---

72. Sebbene la reale efficacia operativa di un siffatto "scudo spaziale" sia stata oggetto di infinite controversie sulla stampa specializzata, bisogna ammettere comunque che una sua messa in opera avrebbe ridotto di certo gli effetti di un preventivo attacco di sorpresa contro gli Stati Uniti. Tuttavia recentemente (luglio 1993) il nuovo presidente americano Clinton, per motivi finanziari e per la diminuzione del pericolo di un attacco atomico di sorpresa, ha grandemente ridimensionato tale programma, togliendogli la componente "spaziale" e riducendolo ad un sistema difensivo basato soltanto a terra.

73. Importantissime sono state al riguardo le visite che il Pontefice ha svolto in Polonia nel giugno 1979 e nel giugno 1983.

mondiale più che alla caduta del muro di Berlino. Non è vero forse che le varie "enclave" etniche e, ancor più la riunione di culture diverse in creazioni statutali forzate fu stabilita, soprattutto nell'Europa orientale dalla conferenza della pace al termine della prima guerra mondiale e dalla riunione di Yalta del 1945?

A chi dunque spetta la responsabilità se i cechi non vogliono più convivere con gli slovacchi, se i serbi, i croati, gli sloveni ed i bosniaci si fanno la guerra tra loro, se in Romania esiste una forte presenza ungherese, se ai margini dell'ex Unione Sovietica sono state inglobate terre e popolazioni estranee, se in Polonia ci sono tedeschi ed ucraini a volontà e se per formare un'entità curda ed una macedone bisogna pescare complessivamente tra otto Stati? [74]

Affermare che il tutto ora accade perché è finito il collante che teneva tutti forzatamente uniti è troppo semplicistico storicamente, oltre che discutibile moralmente.

Siamo invece d'accordo nel non considerare estranee a questo riesplodere dei nazionalismi alcune latenti ideologie particolariste, in verità più provinciali che nazionali. Esse infatti erano rimaste finora nell'ombra, perché a lungo tacitate e sopraffatte dalla fede internazionalista del comunismo non solo nei Paesi dell'Est, ma anche in quelli capitalisti con forte componente operaia, come Germania ed Italia. Il crescere dei fenomeni di intolleranza razziale nei Paesi occidentali ed in quelli ex comunisti ed il maggiore valore dato qua e là agli interessi regionali sono quindi le dirette conseguenze della fine non di un sistema politico, ma di ideologie collettiviste universali.

Tutto ciò può spiegare pure come 46 000 cittadini quasi esclusivamente dello Jutland (conosciuto per aver dato il nome alla grande battaglia navale del 31 maggio 1916) siano riusciti ad inceppare per un certo tempo lo sviluppo della Comunità Economica Europea, facendo prevalere in un referendum tenuto in Danimarca la fazione contraria al trattato di Maastricht. [75]

---

74. Nel momento in cui scriviamo divampa in Bosnia, tra serbi, croati e musulmani, una feroce guerra dai forti contenuti etnici e che ha visto finora la formazione di una forza multinazionale navale, comprendente anche unita italiane, incaricata di far rispettare nell'Adriatico l'embargo di armi imposto dall'ONU nei confronti dell'ex Iugoslavia.

75. Cfr. L. Sommaruga, "Europa, l'ora dei nazionalismi", in *Il Messaggero*, Roma, 19 luglio 1992.

Sopra: Espero – *Fregata plurimpiego appartenente ad una classe di 8 unità, costruita fra il 1978 e il 1985 – Derivano dalle classe "Lupo" con prevalenti caratteristiche AS*

Sotto: *La corvetta* Driade *della classe "Minerva". Queste recenti unità hanno il compito di difendere le linee del traffico costiero e di pattugliare le zone marittime di interesse economico*

Sopra: *Il cacciamine* Numana *appartiene alla seconda serie dei cacciamine della classe "Lerici". Queste unità hanno uno scafo monoblocco in resina rinforzata da fibre di vetro, una elevata amagneticità e una grande resistenza agli urti di eventuali esplosioni che avvengano nei pressi. Dispongono di un veicolo sottomarino filoguidato per la ricerca e distruzioni di ordigni sul fondo marino*

Sotto: *La nave da sbarco* San Giusto, *la più recente LDP analoga al* San Giorgio. *Può anche essere utilizzata come nave scuola per 200 allievi*

In questo contesto anche il patto militare occidentale, conosciuto come "Alleanza Atlantica" o NATO, si trova al cospetto di uno scenario completamente nuovo. Da un lato infatti esso vive un suo fatale ridimensionamento, dovuto alla scomparsa del blocco militare tradizionalmente contrapposto (cioè il patto di Varsavia), e dall'altro esso viene svilito, soprattutto dopo la guerra del Golfo, da una maggiore presa di coscienza dei partners europei aderenti alla UEO.

Del resto gli ultimi avvenimenti politico-militari hanno dimostrato che al tramonto dell'incubo di uno scontro bellico con il blocco comunista corrisponde un aumento di minacce omnidirezionali. Ciò impone una prontezza operativa differenziata e rapidi accordi per la tempestiva formazione, anche fuori area NATO, di forze reattive multinazionali a grande mobilità. In conclusione ci si avvia ad un superamento del criterio di "territorialità difensiva" e ad un'estensione geografica del concetto di "protezione degli interessi vitali". L'Occidente deve pertanto ritenere oggidì ancora più necessario puntare su tecnologie avanzate, su interoperabilità, su flessibilità operativa e su standardizzazione dei mezzi e delle procedure. [76]

Tali nuovi orientamenti sono del resto già in atto, poiché, nonostante un'evidente riduzione quantitativa delle Forze Armate alleate e delle Marine in particolare, è aumentata in esse l'efficienza operativa, grazie ad innovazioni tecnologiche che compensano con la qualità le contrazioni numeriche.

In campo navale ci riferiamo agli alti livelli di automazione a bordo, all'applicazione in mare, oltre che in cielo, delle tecniche "stealth" (che mirano a conferire al mezzo navale una bassa riflessione sugli schermi radar nemici), ad una serie di innovazioni nel settore subacqueo e all'impiego sempre maggiore di sistemi digitali, satellitari e multisensoriali.

Tutto questo sforzo rivolto al miglioramento qualitativo richiede naturalmente forti investimenti e non potrebbe essere affrontato compiutamente se nel frattempo non fosse stato potenziato anche il ricorso a coproduzioni multinazionali che, oltre a suddividere le spese tra i diversi partners, offrono il supplementare beneficio di una standardizzazione dei sistemi d'arma fra Paesi alleati.

E altresì comprensibile che, nel nuovo clima di rapporti tra Occidente e Oriente, le Nazioni europee aderenti all'Alleanza Atlantica siano state

---

76. Informazioni Parlamentari Difesa, *Nuova strategia NATO*, a cura dell'ISTRID, Roma, maggio-giugno 1993.

indotte a rivedere profondamente anche le scelte di politica marittima, adeguando i rispettivi strumenti navali alle mutate esigenze operative e mirando soprattutto alla rapidità e alla flessibilità di intervento più che alla potenza d'urto.

A tale riguardo si dovrà tenere presente che nel prossimo futuro gli interventi pacificatori (o di *peacekeeping*) in conflitti locali o comunque limitati, oltre ad essere sempre caratterizzati da una collegialità multinazionale, continueranno a dipendere dal supporto logistico marittimo, che a sua volta implica l'intervento protettivo da parte delle Marine militari. Conseguentemente lo strumento navale accentuerà il suo tradizionale ruolo di primo sostegno alle decisioni politiche e alle operazioni militari, valorizzando le sue doti di flessibilità e le sue componenti aeree, anfibie e logistiche.

In particolare l'Italia non può oggi sacrificare sull'altare di un disarmo incontrollato ed indiscriminato la sua necessità di uno strumento navale idoneo a garantire un sufficiente grado di presenza e di autorevolezza, in un quadro di sicurezza sempre più legato al mare. Il nostro Paese, per la sua posizione geografica e per il suo grado di sviluppo industriale, non può estraniarsi dall'accennata situazione internazionale e quindi deve non solo mantenersi vigile nell'area mediterranea, interessata da turbolenze estremiste dettate dal fondamentalismo islamico e dall'annosa questione palestinese, ma deve continuare a far sentire la sua presenza fuori area", nell'ambito di accordi internazionali e nel rispetto delle risoluzioni delle Nazioni Unite. [77]

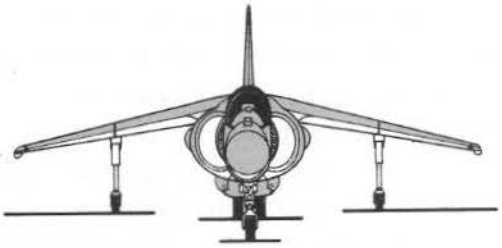
In questo contesto l'Italia non può oggi prescindere da un valido e bilanciato strumento aeronavale che, per le sue qualità di prontezza, mobilità, portata e flessibilità, è stato e sarà sempre la componente militare più idonea a rispondere tempestivamente ad improvvise e spesso lontane situazioni di crisi. Sulla disponibilità delle forze navali e sulla loro capacità di garantire costantemente il controllo degli spazi marittimi riposa poi la possibilità di far intervenire le altre Forze Armate, nell'ambito di una sempre più auspicata integrazione operativa, altro obiettivo da perseguire con pari costanza.

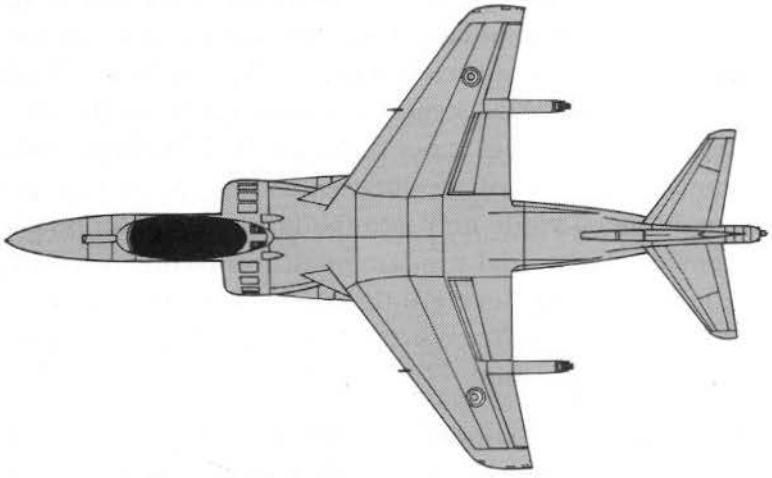
---

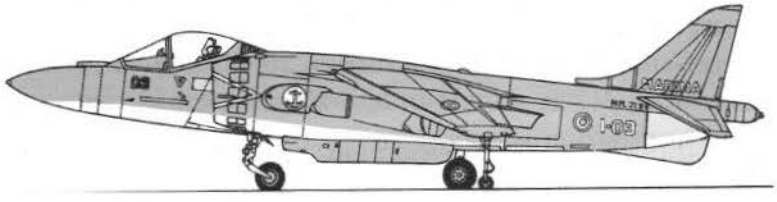
77. Oltre agli impegni "fuori area" gia descritti, a partire dalla fine del 1992 contingenti militari italiani, compreso il Battaglione *San Marco* hanno preso parte alla missione umanitaria internazionale in Somalia (operazione Ibis), tendente a pacificare questa nostra ex colonia, martoriata a lungo da una sanguinosa guerra civile.

AV 8B "HARRIER II" PLUS

Cacciabombardiere della Marina italiana







0 0,75 1,5
m

Scala 1:150

AV 8B "HARRIER II" PLUS – CACCIABOMBARDIERE DELLA MARINA ITALIANA

CARATTERISTICHE

Ditta produttrice:
Mc Donnell Aircraft (USA)

Dimensioni:
lunghezza 15 m
altezza 3,66 m
apertura alare 9,24 m
superficie alare 21,37 m²

Pesi: a vuoto 5900 kg
massimo al decollo 14 100 kg

Motore:
1 turboventola Rolls-Royce F402-RR-408
potenza 10 800 kg di spinta

Velocità max: mach 1,25

Autonomia: 2460 miglia

Quota di tangenza: 15 250 m

Armamento:
4 missili AA AMRAM a guida radar e 2 missili AA "Sidewinder" a guida a raggi infrarossi nelle missioni CAP (Combat Air Patrol)
4 missili AS "Maverick" a guida a raggi infrarossi e 2 missili "Sidewinder" nelle missioni antinave; 6000 kg di carico bellico di caduta nelle missioni di supporto ravvicinato
1 cannone da 25 mm

Equipaggio: 1 pilota

Data primo volo del prototipo: novembre 1978

Data dell'entrata in servizio con la Marina italiana: 20 aprile 1994

Negli anni '50 in numerosi paesi, approfittando della disponibilità di motori a turboelica o a reazione che fornivano potenze notevoli, si cercò di realizzare velivoli a decollo verticale o convertiplani di pratico impiego, adottando le più diverse soluzioni. La possibilità di avere a disposizione macchine che unissero la versatilità dell'elicottero alle notevoli prestazioni dei velivoli tradizionali, rendeva gli studi sul decollo verticale molto interessanti per le forze armate. Tuttavia gli enormi problemi che furono incontrati nel mettere a punto questo nuovo tipo di mezzi e gli enormi costi dello sviluppo, fermarono la gran parte dei progetti allo stadio di prototipo. In Occidente solo l'"Harrier" *britannico è riuscito a superare ogni difficoltà grazie alla bontà della sua formula, e a giungere all'impiego operativo, così come è accaduto in Unione Sovietica all'equivalente* Yak 36 "Forger". *La storia dell'*"Harrier" *inizia nel 1957 quando la Bristol e la Hawker decisero di sviluppare di propria iniziativa un velivolo a decollo verticale propulso dal reattore Bristol "Pegasus", allora ancora in fase di progettazione, dotato di ugelli a spinta orientabile, capaci di dirigere il getto verso il basso durante la fase di sostentazione e orientati poi in volo in modo da fornire la spinta per la traslazione orizzontale. Fu così realizzato un aereo dimostratore, il* P.1127, *che volò il 21 ottobre 1961 effettuando il primo decollo verticale vincolato ad una piattaforma. Dal* P.1127 *venne poi sviluppato il* "Kestrel", *che compì il primo volo il 7 marzo 1964 e che venne costruito in 9 esemplari per essere valutato da piloti americani, inglesi e tedeschi facenti parte del TES (Tripartite Evalutation Squadron). Nel 1967 il velivolo fu ordinato dalla RAF (Royal Air Force), ma gran parte dell'entusiasmo del decennio precedente per questo tipo di macchina si era intanto assopito. Il velivolo prodotto in serie, denominato* "Harrier" GR.1, *era stato dotato di motore più potente ed era stato in parte riprogettato. Le possibilità del velivolo, esaltate dall'impiego operativo, suscitarono però un nuovo interesse da parte della Royal Navy quando questa dovette sostituire le proprie portaerei con gli incrociatori portaeromobili della classe "Invincible", sui quali i* "Phantoms" *della Fleet Air Army non disponevano più di spazi adeguati per poter operare. Nel 1975 venne così ordinato un certo numero di* FRS.1 "Sea Harrier" *ottimizzati per l'impiego imbarcato. Un ordine da parte dell'US Marine Corps portò invece la Mc Donnel Aircraft a produrre su licenza l'* "Harrier" *negli Stati Uniti, con la denominazione* AV 8A. *Da questo furono poi sviluppate altre versioni, tra le quali l'*AV 8B "Plus" *dotato di radar Hughes APG65, montato anche sul* McDonnel A/F 18 "Hornet". *La nostra Marina, che ha già ricevuto 2* TAV 8B, *la versione biposto da addestramento, ha ordinato 16 esemplari dell'*AV 8B "Plus", *che saranno imbarcati sull'incrociatore portaeromobili* Giuseppe Garibaldi.

Il trittico illustra il primo degli aerei consegnati, che, così come è ormai divenuto d'uso presso gran parte delle forze aeree, adotta insegne a bassa visibilità in due toni di grigio a basso contrasto.

Ma come dovrà essere strutturata la flotta italiana di domani? A tale domanda aveva già dato una meditata risposta nel 1986 l'allora Capo di Stato Maggiore, ammiraglio Piccioni, che si è espresso a favore di una flotta proiettata al "sea control", cioè ad una funzione attiva e multiforme, e non solo al "sea denial", che si limita invece a contrastare il potere marittimo avversario. [78]

In verità non ci sembra che per l'Italia possa essere immaginata una diversa soluzione, se si vogliono perseguire i compiti irrinunciabili di una Marina non di terzo ordine, come ha ribadito più recentemente l'altro Capo di Stato Maggiore, ammiraglio Filippo Ruggiero, nel suo intervento alla conferenza del 6 giugno 1991 presso il "Centro Alti Studi della Difesa", di cui forniamo qui di seguito alcuni passi significativi: [79]

Nel quadro delle nuove funzioni operative, la Marina è chiamata a fornire un contributo di assoluta rilevanza, proporzionalmente crescente in relazione agli scenari più probabili, spesso addirittura a premessa dell'intervento di altre componenti; tale concorso non può essere assolutamente penalizzato in termini di "rischio ragionevole".

In tale visione, l'esigenza di disporre di un insieme che tenda a un armonico bilanciamento di tutte le sue componenti viene ulteriormente accresciuta: la perdita di una di esse non potrebbe infatti che comportare un inaccettabile decadimento dell'efficacia complessiva.

Ne è immediata conseguenza l'imprescindibilità da una linea d'altura che consenta una partecipazione integrata delle forze aeronavali nazionali ai complessi dispositivi multinazionali. Il preponderante ruolo delle unità d'altura trova inoltre diretto riscontro nel concetto delle forze multinazionali della NATO che prevede, oltre ad una componente "standing" in Mediterraneo, l'attuazione di "Task Groups" e "Task Forces" idonei a fronteggiare le situazioni di contingenza anche complesse; lo stesso principio trova inoltre applicazione nell'eventualità di attiva partecipazione italiana a dispositivi multinazionali tipo "Golfo", inquadrati al di fuori dell'Alleanza.

Le unità d'altura devono inoltre poter contare su un sostegno logistico in mare, adeguato allo svolgimento di operazioni prolungate lontano dalle acque metropolitane.

---

78. G. Piccioni, "Riflessioni sulla Marina degli anni futuri alle soglie del terzo millennio", in *Rivista Marittima*, agosto-settembre 1986.

79. F. Ruggiero, "La Marina Militare dopo il Golfo Persico. Conferme nell'evoluzione dello scenario politico-militare di interesse e prospettive per lo strumento aeronavale nel quadro della revisione dell'apparato difensivo nazionale", Atti della conferenza tenuta il 6 giugno 1991 al "Centro Alti Studi della Difesa", pubblicati come supplemento alla *Rivista Marittima* del luglio 1991.

L'esigenza di prevedere un incremento delle capacità di sorveglianza delle nostre coste e dei punti focali delle nostre ramificate linee di traffico marittimo, e quindi non solo per esigenze esclusivamente militari, rende indispensabile una componente di unità idonee a condurre operazioni continuative di pattugliamento ogni tempo, in grado di integrarsi in un dispositivo di cui facciano parte anche aeromobili e centri di avvistamento radar costieri. [80]

Per quanto concerne, infine, le componenti specialistiche, assumono particolare rilievo:

- la componente di contromisure mine, di fatto impiegata pressoché su base continuativa in concomitanza con le più gravi crisi internazionali a partire dal 1985;
- la componente subacquea, strumento irrinunciabile di dissuasione e di sorveglianza, per la quale si rende necessario proseguire l'adeguamento tecnologico in modo da garantire un contributo qualificato alle forze multinazionali della NATO;
- la componente anfibia, per la quale è fortemente necessario un adeguamento anche in vista di una rinnovata e credibile FIR (Forza di Intervento Rapido).

Va da sé che alle componenti navali vere e proprie è indispensabile affiancare una linea di velivoli da pattugliamento marittimo che, seppur contenuta, sia qualificata da una soglia di efficacia che solo una componente completamente rinnovata può assicurare.

Queste, a grandi linee, sono le più immediate esigenze a cui credo indispensabile far fronte nei prossimi anni.

Ma al di là dei tipi di unità e dei livelli di forze considerati necessari, mi preme qui riaffermare un concetto che reputo centrale, e la cui negazione condizionerebbe inaccettabilmente il criterio d'impiego dello strumento aeronavale nazionale.

Si tratta della conferma dell'esigenza minima incomprimibile di due gruppi d'impiego d'altura organici in grado di assolvere quel compito di "controllo del mare" nelle aree marittime di interesse già precedentemente indicato come vitale in relazione alle diverse funzioni operative.

Nel "contributo alla sicurezza internazionale", infatti, un gruppo deve poter assicurare la partecipazione alle forze multinazionali nelle aree "calde" in relazione al tipo di crisi in atto, mentre un secondo, anche in un contesto di collaborazione con le Marine alleate, dovrà garantire nei bacini prospicienti il territorio nazionale sia un dispositivo avanzato di difesa, sia il concorso al regolare afflusso dei rinforzi e dei rifornimenti: in relazione allo stretto collegamento

---

80. Vale la pena di ricordare che la frontiera marittima dell'Italia si estende per oltre 8000 chilometri e che il nostro Paese sviluppa annualmente un commercio marittimo di circa 250 milioni di tonnellate di merci.

geopolitico fra l'area mediterranea e le zone a più elevata instabilità in cui maggiormente si focalizzano interessi vitali nazionali o occidentali, le due esigenze hanno infatti elevate probabilità di manifestarsi contemporaneamente, come dimostrato dalla crisi del Golfo.

Anche la funzione "difesa in senso stretto", pur se svolta in collaborazione con le altre Nazioni alleate, richiede comunque per la Marina lo spiegamento di forze adeguate in ognuno dei due distinti bacini determinati dalla configurazione geografica del teatro operativo.

In questo contesto dovrà comunque essere garantito l'opportuno dimensionamento di una componente aerea ad ala fissa imbarcata che, correlata alle due unità portaeromobili, consenta la piena attivazione dei relativi reparti organici ai quali è devoluta la protezione aerea dei gruppi d'impiego soprattutto nelle aree più esposte a sud e nelle proiezioni esterne delle forze navali...

L'ammiraglio Ruggiero concluse il suo intervento auspicando che, nella ristrutturazione dell'apparato difensivo nazionale, abbia una giusta preminenza l'adeguamento di quelle componenti che, come la Marina, sono chiamate ad esporsi in prima fila per fronteggiare i nuovi rischi.

Da parte nostra non possiamo che augurarci che tali concetti vengano resi possibili dalla disponibilità dei necessari mezzi finanziari.

BIBLIOGRAFIA

AA.VV., Atti del Congresso internazionale di studi su *la figura e le opere di Giulio Douhet*, a cura della "Società di Storia Patria di Terra di Lavoro", Caserta, 1988

AA.W., *Storia dell'Aviazione*, 10 vol., Milano, Fabbri Editori, 1973

AA.W., *Storia della Marina*, 10 vol., Milano, Fabbri Editori, 1978

ANCHIERI E., *Il Medio Oriente contemporaneo*, nel vol. 7 della collana *Storia politica universale*, a cura di Curato F., Novara, De Agostini, 1970

BAGNASCO E. - RASTELLI A., *Le costruzioni navali italiane per l'estero: centotrenta anni di prestigiosa presenza nel mondo*, Roma, edizione "Rivista Marittima", 1991

BARGONI F., *Tutte le navi militari d'Italia 1861-1986*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1987

BENDISCIOLI M., *L'età contemporanea*, vol. 6 della collana *Storia politica universale*, a cura di Curato F., Novara, De Agostini, 1969

BERNARDI G., *La Marina, gli armistizi e il trattato di pace*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1979

BERTINI M., "Il Mediterraneo nel centenario dell'apertura del Canale di Suez", in *Rivista Marittima*, dicembre 1969

BOCCA G., "Io sol combatterò", in *La Repubblica* del 19 aprile 1986

BOTTI F., "Le lezioni della 'Schwarzkrieg'", in *Panorama Difesa*, maggio 1991

BRAUZZI A., "L'operazione di soccorso dell'8° Gruppo Navale nel Sud Est asiatico", in *Rivista Marittima*, novembre 1979

BRAUZZI A., "Operazione Golfo: primo ciclo", in *Rivista Marittima*, marzo 1988

BRAYBROOK R. - ROFFE M. - HALDER T. - CHAPPELL M., *Battle for the Falklands. Air Forces*, Londra, Osprey, 1982

BULKELEY R. - BRAUCH H.G., *The anti-ballistic missile treaty and world security*, Nottingham, Russel Press, 1988

CALIGARIS L., "La guerra del Golfo: prime valutazioni", in *Relazioni Internazionali*, settembre 1991

CHURCHILL W., *La seconda guerra mondiale*, vol. 12, Milano, Oscar Mondadori, 1970

COLLIVA G., *Uomini e navi nella storia della Marina Militare italiana*, Milano, Bramante, 1972

COSBY S., "La Marina cinese: gli effetti del cambiamento", in *Rivista Italiana Difesa (RID)*, ottobre 1985

COSENTINO M., "Analisi generale delle operazioni navali nella guerra del Golfo Persico", 2 parti, in *Rivista Marittima*, gennaio e febbraio 1993

DE FALCO A., "La storia segreta dei missili" in *Storia Illustrata*, luglio 1970

DEL VECCHIO E., "Alleanze militari" nel volume *Storia militare d'Italia 1796-1975*, Roma, Editalia, 1990

DEPARTMENT OF THE NAVY, *Operational experience of fast battleships: world war II, Korea, Vietnam*, Washington D.C., Naval Historical Center, 1989

DE RISIO C., *Navi di ferro, teste di legno*, Roma, Ciarrapico, 1976

DE RISIO C., *I 75 giorni delle Falkland*, Milano, Mursia, 1982

DI CASOLA O., "Gli accordi firmati a Mosca per la riduzione degli armamenti strategici (SALT)", in *Rivista Marittima*, dicembre 1972

DRAGONETTE C.N., "The dragon at sea: China's maritime enterprise", in *Proceedings*, US Naval Institute, maggio 1981

EDDY P. - LINKLATER M. - GILLMAN P., *The Falklands war*, Londra, Sphere Books, 1982

Enciclopedia dei personaggi storici, a cura di "Storia Illustrata", Milano, Mondadori, 1970

ENGLISH A. - WATTS A., *Battle for the Falklands. Naval Forces*, Londra, Osprey, 1982

ESHEL D., "La conquista del Kuwait: prime impressioni", in *Rivista Italiana Difesa (RID)*, ottobre 1990

FANTONI G., *La flotta sovietica nel Mediterraneo*, a cura del "Centro di Studi Strategici" della LUISS, Roma, giugno 1983

FOWLER W. - CHAPPELL M., *Battle for the Falklands. Land Forces*, Londra, Osprey, 1982

FRADDOSIO V.N., "Le armi del sommergibile", in *Rivista Marittima*, luglio 1965

FRIEDMAN N., *Modern warship: design and developments*, Greenwich, Conway Maritime Press, 1979

FRIEDMAN N., *Desert victory: the war for Kuwait*, Annapolis, US Naval Institute Press, 1991

GALUPPINI G., *L'Accademia Navale, 1881-1981*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1981

GAVSHON A. - RICE D., *The sinking of the "Belgrano"*, Londra, New English Library, 1984

GIORGERINI G. - NANI A., *Almanacco Navale*, dal 1962 al 1991, edizioni "Rivista marittima" e "Istituto Idrografico della Marina"

GIORGERINI G., *Navi d'oggi: i mezzi per l'esercizio del potere marittimo nell'età nucleare*, Parma, Albertelli, 1975

GIORGERINI G., *Da Matapanto al Golfo Persico*, Milano, Mondadori, 1989

GODFREY F.A., "Crisis in Korea", nel volume *War in peace*, a cura di Thompson R., Londra, Orbis, 1981

GORSHKOV S.G., *Red Star rising at sea*, Annapolis, US Naval Institute Press, 1978

HAGAN K.J., *This people's Navy. The making of American Sea Power*, New York, Free Press, 1991

HALL R., *War in the Falklands*, a cura del "Sunday Express", Londra, Weidenfeld & Nicolson 1982

HANRAHAN B. - FOX R., *I counted them all out and I counted them all back*, Londra, edizione BBC, 1982

HAWS D. - HURST A.A., *The maritime history of the world*, 2 vol., Brighton, Teredo Books, 1985

HERRICX R.W., *Soviet naval strategy*, Annapolis, US Naval Institute Press, 1968

H.M. STATIONERY OFFICE, *History of the second world war - U.K. military series. Grand Strategy*, 6 vol., Londra, H.M.S.O., 1956-1972

H.M. STATIONERY OFFICE, *The disputed islands. The Falkland crisis: a history and background*, Londra, H.M.S.O., 1982

INFORMAZIONI PARLAMENTARI DIFESA, a cura dell'ISTRID: collezione

IRELAND B., *The aircraft carrier*, Secaucus, Chartwell Books, 1979

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA MARINA, *Almanacco navale 1990-1991*, a cura di Giorgerini G. e Nani A., Genova, 1990

JOACHIM U. - TORGE S., "La flotta sottomarina sovietica nel 1985", in *Rivista Italiana Difesa (RID)*, febbraio 1986

LAFFIN J., *The Israeli Army in the Middle East wars*, Londra, Osprey, 1982

LANDSTROM B., *La nave*, Milano, Martello, 1962

LEIBSTONE M., "Desert Shield. Le forze USA nel Golfo: fatti e implicazioni", in *Rivista Italiana Difesa (RID)*, ottobre 1990

MAZZA U., "Falkland-Malvinas", in *Rivista Italiana Difesa (RID)*, novembre 1982

MORRIS E., "The military balance", nel vol. *War in peace*, a cura di Thompson R., Londra, Orbis, 1981

NEWCOMB R.F., *Iwo Jima*, Milano, Rizzoli, 1966

PALMER M.A., *On course to "Desert Storm". The United States Navy and the Persian Gulf*, Washington D.C., Department of the Navy, Naval Historical Center, 1992

PEMSEL H., *Atlas of naval warfare*, Londra, Arms and Armour Press, 1977

PERRETT B., *Weapons of the Falklands conflict*, Poole, Blandford Press, 1982

PICCIONI G., "Riflessioni sulla Marina degli anni futuri alle soglie del terzo millennio", in *Rivista Marittima*, agosto-settembre 1986

PIMLOTT J., "Ho Chi Minh's triumph", nel vol. *War in peace*, a cura di Thompson R., Londra, Orbis, 1981

PRATO V., "L'evoluzione della strategia navale sovetca", in *Rivista Marittima*, maggio 1970

RALLI M. - BIGNOZZI G., *Aerei d'oltre cortina*, Roma, Edizioni Cielo, 1955

RAMOINO P.P., "Operazioni 'Desert Shield' e 'Desert Storm'. Considerazioni di carattere storico-politico-strategico", in *Rivista Marittima*, aprile 1992

REES D., "International terrorism", nel vol. *War in peace*, a cura di Thompson R., Londra, Orbis, 1981

ROBERTSON C.W., "Vietnam, le ragioni di una guerra", in *Storia Illustrata*, luglio 1967

RUGGIERO F., "La Marina Militare dopo il Golfo Persico. Conferme nell'evoluzione dello scenario politico-militare di interesse e prospettive per lo strumento aeronavale nel quadro della revisione dell'apparato difensivo nazionale", Atti della Conferenza tenuta dal C.S.M.M. il 6 giugno 1991 al "Centro Alti Studi della Difesa" e pubblicati come Supplemento alla *Rivista Marittima* del luglio 1991

SALVADORI M.L., *Storia dell'età contemporanea: dalla restaurazione all'eurocomunismo*, Torino, Loescher, 1977

SANTONI A., "Le navi da battaglia nel secondo conflitto mondiale", 2 puntate, in *Italia sul mare*, Roma, novembre 1959 e gennaio 1960

SANTONI A., *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico (1937-1945)*, 3 vol., Modena, Stem Mucchi, 1977-1979

SANTONI A., *Da Lissa alle Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, Milano, Mursia, 1987

SANTONI A., *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna*, Milano, Mursia, 1990

SCURR J., *The Malayan campaign 1948-1960*, Londra, Osprey, 1982

SICUREZZA R., Piano di lezioni tenute presso la Scuola di Guerra di Civitavecchia

SILVESTRI S., *L'uso della forza militare nel Mediterraneo*, Bologna, Il Mulino, 1977

SMITH W.H.B. - SMITH J.E., *Small arms of the world*, Harrisburg, Stackpole Company, 1962

SOMMARUGA L., "Europa, l'ora dei nazionalismi" in *Il Messaggero*, Roma, 19 luglio 1992

SPIGAI V., *Il problema navale italiano*, Roma, Vito Bianco, 1963

STATO MAGGIORE DELL'ESERCITO, *Prime considerazioni sul quarto conflitto medio-orientale*, Roma, 1974

Gazzetta Ufficiale "Supplemento ordinario n. 7" dell'8 gennaio 1983, contenente gli accordi italo-libanesi e le conseguenti leggi del 29 dicembre 1982 relative alla partecipazione dell'Italia alla "Forza multinazionale" a Beirut

SWANSON B., "The People Republic of China's Navy: coastal defence or blue water", in *Proceedings*, Annapolis, US Naval Institute, maggio 1976

SWANSON B., *Eighth voyage of the dragon: a history of China's quest for seapower*, Annapolis, US Naval Institute Press, 1982

THOMPSON R., Vietnam", nel vol. *War in peace*, Londra, Orbis, 1981

TORRISI G., "La Marina Militare italiana nel quadro politico-strategico del Mediterraneo" in *Rivista Marittima*, aprile 1979

Traitè de Paix avec l'Italie, testo ufficiale in lingua francese, Parigi, 1947

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE, *Storia delle campagne oceaniche della Marina Militare*, vol. 4, Roma, 1960

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE, *La Marina Militare nel suo primo secolo di vita*, 1861-1961, Roma, 1961

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE, *Gli incrociatori italiani*, 1861-1964, Roma, 1964

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE, *Esploratori, fregate, corvette ed avvisi, 1861-1974*, Roma, 1974

UNDERWOOD G., *Our Falklands war*, Duloe, Maritime Books, 1983

US DEPARTMENT OF STATE, *Peace and war: US foreign policy 1931-1941*, Washington D.C., 1943

US NAVY DEPARTMENT, *Office of Naval Intelligence Review*, Washington D.C., novembre 1958

VISANI P., "La guerra delle Falklands", in *Rivista Militare*, giugno 1983

WATSON B.W., *Red Navy at sea: Soviet naval operations on the high seas, 1956-1980*, Londra, Arms and Armour Press, 1982

WILLMOTF H.P., "The Suez fiasco", nel vol. *War in peace*, a cura di Thompson R., Londra, Orbis, 1981

WILLMOTI H.P., "The six-days war", nel vol. *War in peace*, a cura di Thompson R., Londra, Orbis, 1981

WILLMOTT H.P., "The Yom Kippur war", nel vol. *War in peace*, a cura di Thompson R., Londra, Orbis, 1981

INDICE DELLE UNITÀ NAVALI

Achille Lauro, 167.

Albacore, 51.

America, 38, 39, 170.

Andrea Doria, 7, 20, 28, 166.

Animoso (L. Durand de la Penne), 157, 159, 160, 161, 162.

Antelope, 147.

Anteo, 175.

Ardent, 147.

Ardimentoso (Francesco Mimbelli), 162.

Ardito, 202.

Ark Royal, 50.

Atlantic Conveyor, 143, 147.

Audace, 195, 198.

Barbero, 56.

Cadorna, 7.

Caio Duilio, 7, 8, 9, 20, 28.

Canopo, 18, 21.

Carabiniere, 7.

Centauro, 18, 21.

Charles De Gaulle, 50.

Clemenceau, 50, 62.

Clio, 133.

Conqueror, 136, 146.

Coral Sea, 98.

Coventry, 147.

Cristoforo Colombo, 7.

Da Recco, 7.

Delfino, 7.

Delta III, 57.

Delta IV, 57, 58, 59.

Duca degli Abruzzi, 7, 12.

Eilat, 103.

Elli, 7.

Endurance, 135, 138, 139, 140, 144, 152.

Enrico Fermi, 154, 155, 156.

Enterprise, 36, 37, 50.

Eugenio di Savoia, 7, 12.

Euro, 202.

Favourite, 132.

Foch, 50, 62.

Forrestal, 32, 34, 35, 50.

General Belgrano, 136, 146.

George Washington, 57.

Giada, 6.

Giulio Cesare, 5, 7.

Giulio Germanico, 21.

Giuseppe Garibaldi, 7, 12, 28, 29, 30, 31, 33, 156, 157, 158, 159, 162 163, 202.

Granatiere, 7.

Grecale, 7, 175, 179, 202.

Guerrico, 139.

Guglielmo Marconi, 153.

Gymnote, 63.

Happy Karj, 179.

Hermes, 50, 136, 143.

Illiria, 7.

Impetuoso, 21.

Indomito, 21.

Invincible, 48, 49, 143, 163.

Italia (ex Littorio), 6.

Jolly Rubino, 174.

Kiev, 33, 109.

Komar, 103.

La Fayette, 57.

Le Redoutable, 63.

Le Triomphant, 63.

Lenin, 43.

Leningrad, 53, 109.

Lexington, 133.

Libeccio, 179, 195, 198.

Lupo, 120, 162, 179, 198, 206.

Maestrale, 185, 197, 198.

Mayaguez, 98.

Milazzo, 175, 198.

Minerva, 201, 202, 206.

Missouri, 64, 187, 188, 189.

Montecuccoli, 7.

Moskva, 33, 52, 53, 109.

Nautilus, 40, 41, 42, 56.

Nimitz, 32.

Ocean, 33.

Ohio, 57, 60, 61.

Orsa, 195, 198.

Osa, 76, 77, 102.

Perseo, 175, 179.

Pompeo Magno, 6, 18, 21.

Resolution, 63.

Sagittario, 198,

San Giorgio, 18, 21, 200, 207.

San Marco, 21, 195, 198.

Santa Fé, 143.

Sapri, 175, 198.

Saratoga, 170.

Savannah, 43.

Scirocco, 175, 179.

Sfinge, 202.

Sheffield, 141, 147, 175.

Sir Galahad, 147, 152.

Stark, 175.

Stromboli, 166, 179, 180, 195, 196, 198.

Taiping, 113.

Tbilisi, 33, 54, 55, 109.

Theodore Roosevelt, 32.

Tremiti, 198.

Trident I, 57.

Trident II, 57, 63.

Tunny, 56.

Tyne, 133.

Typhoon, 57.

United States, 47.

Vanguard, 63.

Veintecinco de Mayo, 145, 147, 148, 149.

Vesuvio, 175, 180, 198.

Vieste, 175, 181, 198.

Vittorio Veneto, 6, 44, 45, 166.

Vortice, 6.

Wisconsin, 187, 189.

Zeffiro, 179, 180, 195, 198.

INDICE DEI PERSONAGGI

Abu Nidal, 170.

Adenauer, 10.

Alfonsin, 153.

Arafat Yasser, 104.

Attlee, 3, 74.

Balfour, 71.

Bartali, 17.

Begin, 106.

Bignone, 153.

Bulganin, 79.

Carter, 106, 171.

Castro, 81.

Chang Kai Schek, 1, 15, 113.

Chou En-lai, 116, 118.

Churchill, 1, 2, 3, 4, 10, 14.

Craxi, 170, 171.

Dayan, 99.

De Gasperi, 10, 13.

De Gaulle, 1, 62.

De Giorgi, 157.

Deng Xiao-ping, 116, 117, 118.

Douhet, 46, 187.

Eisenhower, 47, 70, 79.

Eltsin, 204.

Fulton, 40, 43.

Galtieri, 134, 138, 153.

Gemayel, 167.

Gheddafi, 170.

Giap, 16.

Gorshkov, 108, 109, 112, 113.

Haig, 143.

Henke, 157.

Hitler, 2.

Ho Chi Minh, 16, 83, 85, 89.

Hoxa, 109.

Johnson, 83, 84.

Kennedy, 28, 80, 81, 82, 83, 84, 85.

Kruscev, 29, 81, 82, 83, 109, 114, 115.

Lin Piao, 116, 117.

Liu Shao-chi, 116.

Madame Nhu, 84.

Mao Tze-tung, 15, 67, 109, 113, 114, 115, 116, 117, 118.

Mariani, 175.

Mattei, 17.

Menendez, 152.

Mitchell, 46.

Mollet, 75.

Monnet, 10.

Moore, 147.

Nasser, 78, 79, 80, 99, 112.

Ngo Dinh Diem, 83, 84.

Nixon, 95, 98.

Perez de Cuellar, 147.

Piccioni, 162, 212.

Pisano, 162.

Rabin, 99.

Reagan, 135, 143, 170, 204.

Roosevelt, 1, 2, 4.

Ruggiero, 212, 214.

Sadat, 105, 106, 112.

Saddam Hussein, 171, 174, 178, 178, 182, 183, 186, 187, 190, 191, 194, 199.

Schuman, 10.

Sforza, 10.

Spaak, 10.

Stalin, 1, 2, 3, 4.

Thatcher, 134, 135, 138, 142, 143, 146, 152, 171.

Tirpitz, 108.

Tito, 2.

Togliatti, 13, 17.

Truman, 3, 47, 66, 70.

Van Thieu, 95.

Vernet, 133.

Woodward, 143.